GEOGRAFICO
N.° d' invent.
12765
S.le 67
P.° 9
N.° 3
ISTITUTO MILITARE
* BIBLIOTECA *

Travaux du Séminaire de Géographie de l'Université de Liége
Fascicule V

LE SIAM

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

PAR

ERNEST ROBERT
SOUS-LIEUTENANT AU 12e RÉGIMENT DE LIGNE
LICENCIÉ EN GÉOGRAPHIE

PRIX : 2 FR.

LIÉGE
D. CORMAUX, ÉDITEUR
22, rue Vinâve d'Ile

1906

Travaux du Séminaire de Géographie de l'Université de Liége
Fascicule V

Le Siam. Etude de géographie politique

Travaux du Séminaire de Géographie de l'Université de Liége
Fascicule V

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
N° 12765
BIBLIOTECA

LE SIAM

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

PAR

ERNEST ROBERT
SOUS-LIEUTENANT AU 12e RÉGIMENT DE LIGNE
LICENCIÉ EN GÉOGRAPHIE

PRIX: 2 FR.

LIÉGE
D. CORMAUX, ÉDITEUR
22, rue Vinâve d'Ile
—
1906

Extrait du Bulletin de la Société royale de Géographie d'Anvers.

ANVERS
IMPRIMERIE J. VAN HILLE-DE BACKER, RUE ZIRK, 35

LE SIAM

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE (1)

« Nous sommes à un tournant de notre histoire, disait en 1904, M. G. Pourveur, dans sa belle étude : *Autour d'un conflit*. Avec la civilisation, les centres d'attraction des peuples se meuvent : après la Méditerranée, l'Atlantique, demain le Pacifique. C'est sur le Pacifique que va se jouer la nouvelle partie. »

Déjà en 1898, l'apparition des Etats-Unis d'Amérique dans les affaires d'Asie, la foudroyante entrée de l'amiral Dewey dans la baie de Manille, établissant les vainqueurs au cœur même du monde de l'Extrême-Orient, dans une admirable position, à proximité des côtes de Chine, du Japon, de l'Indo-Chine, de Bornéo, des îles malaises et de l'Australie, avait ému les dirigeants de la politique mondiale, déjà si compliquée. Depuis, l'ouverture de l'isthme de Panama (2) est devenue un fait certain ; elle mettra les rives du Pacifique plus étroitement en relation avec les centres les plus intenses

(1) Travail présenté aux exercices pratiques de géographie politique faits au Séminaire de géographie de l'Université de Liége, sous la direction de M. Joseph Halkin. Les photographies reproduites dans ce travail nous ont été communiquées par M. Jos. Halkin qui les a prises en 1901 au Siam.

(2) Voir F. Kraentzel, *Le canal de Panama*. (Travaux du Séminaire de géographie de l'Université de Liége, fasc. IV).

de l'activité humaine, elle nous laisse entrevoir, dans ces régions, une véritable révolution économique à laquelle les Etats-Unis se proposent d'apporter un large concours. Tout, aujourd'hui, confirme ces paroles prophétiques du prince Henri d'Orléans, à la fin de son beau livre *Autour du Tonkin:* « C'est en Asie que se décideront les destinées du monde; en Asie se créeront, se grandiront ou se fortifieront les empires; et celui qui saura faire écouter sa voix en Extrême-Orient pourra aussi parler bien haut en Europe. »

Cependant nul ne se doutait voir surgir aussi puissamment ce Japon, hier encore méconnu, bien décidé à jouer un rôle prépondérant dans les affaires d'Asie. C'est en effet pour favoriser le relèvement de la race jaune que le parti impérialiste japonais a fondé la ligue *Kokumin domei Kdai*, dont le journal, *le Thoyo* (l'Orient), prétend soustraire l'Extrême-Orient aux appétits de conquête de l'Europe et rendre l'Asie aux Asiatiques. Dans son premier numéro, il a proclamé tout d'abord que le Japon est aujourd'hui un puissant Etat, à qui se trouve dévolu le rôle de défenseur de la Chine, — la guerre récente en est la confirmation —, de la Corée, du Siam et même de l'Inde. Les peuples asiatiques, exhortés par les espions et les missionnaires japonais, s'éprennent avec une singulière ferveur d'études scientifiques: Chinois, Hindous, Malais, Philippins, Siamois, Coréens, Mongols affluent aux écoles du Mikado, où règne la maxime: « L'Asie aux Asiatiques ».

Les Japonais se croient appelés à exercer une sorte d'hégémonie en Extrême-Orient. Ils se considèrent comme les héritiers des nations européennes, spécialement de l'Espagne, de la Hollande, de la Russie et de la France, pour leurs possessions asiatiques.

Et, déjà, ils sont installés aux îles Pescadores et ce sont des officiers japonais qui instruisent et commandent les troupes siamoises sur les frontières du Mékong. M Le Myre de Vilers, critiquant le traité franco-siamois de 1902, ajoutait:

« Le jour prochain où avec le concours de nos ingénieurs, seront construits les 200 kilom. de voie ferrée qui séparent Battambang de la ligne Bangkok-Korat, nos voisins siamois pourront monter des canonnières sur les rives du Tonly-Sap et, aux hautes eaux, en cas d'une guerre de la triple alliance anglo-japonaise-siamoise, prendre à revers les défenses de la Cochinchine. » Des nuées d'espions japonais, officiers de leur armée, ont parcouru toute l'Indo-Chine sous le costume de bonzes mendiants, désireux de se livrer à des recherches historiques dans les monastères. Ils voyageaient surtout dans les régions où ces établissements prospèrent, le Siam, le Cambodge et le Laos notamment. Même, pendant la guerre, un agent japonais a essayé d'acheter au Siam l'îlot de Kohkram, destiné à un dépôt de charbon ou à une station de torpilleurs; l'opposition des Anglais ne se fit pas attendre. Le projet fut abandonné, le Japon avertit ses alliés que l'agent avait agi sans mandat. L'îlot Kohkram, situé dans le golfe de Siam, commande la route marine du Siam sur Singapour et l'Indo-Chine. Or, Singapour est, en face du Siam, ce qu'est Hong-Kong ou Shangaï vis-à-vis de la Chine; elle est sa métropole commerciale, elle l'approvisionne d'articles européens. Bangkok, au point de vue économique, est une dépendance de Singapour. Par elle, sans secousses, sans opérations militaires, par l'ascendant de sa supériorité commerciale, la Grande Bretagne exerce une influence prépondérante sur les destinées du royaume de Siam.

Et l'Angleterre s'avance en outre à grands pas vers l'Est, elle veut être au premier rang pour la formidable lutte, économique tout au moins, qui se prépare sur les bords du Pacifique. Après s'être emparée des bouches de l'Irrawaddy et de la Salouen, de la Province de Tenasserim la mettant en contact avec le royaume de Siam, l'Angleterre s'est empressée de remonter l'Irrawaddy, large, profond, qui trace une superbe voie de pénétration fluviale, acces-

sible aux grands navires, sans obstacle, jusque Bhamo, à 1200 kilm. de l'Océan, à 21 kilm. de la frontière de Chine et à 350 kilm. de Tali-Fou, centre important de la province de Yunnan. Son activité à y pousser ses chemins de fer de Birmanie, le récent projet de la ligne Moulmein-Chiengmaï-Semao-Yunnan-Tchoung-Tching (sur le Yang-tsé), l'expédition à Lhassa, les demandes de concessions dans le Tibet oriental, nous font apparaître dans les phases futures de la question d'Extrême-Orient, toute l'importance du royaume de Siam. Ce dernier refuge de l'indépendance dans l'Asie méridionale, abrité au fond du golfe de Siam, n'ayant survécu que par miracle aux compétitions de ses puissants voisins, est là comme une croisée ouverte sur l'immense tableau des rivalités mondiales. Or, si dès aujourd'hui il semble qu'une conséquence certaine de la guerre entre la Russie et le Japon, c'est la nécessité pour l'Europe d'abandonner toute visée politique sur les pays encore indépendants de l'Extrême-Orient et de ne plus y exercer qu'une action économique, est-il bien vrai pourtant, que le Siam soit en parfaite sécurité, gorgé de Chinois qui accaparent de plus en plus, à Bangkok surtout, toutes les branches de l'activité économique; tandis que les Japonais cherchent à se faire, au Siam comme en Chine, les éducateurs de la race jaune; que les Allemands y développent prodigieusement leur commerce; que les Hollandais, les Danois, les Belges s'y créent de grands intérêts et une part d'influence dans le gouvernement, sans parler des Anglais et des Français, gardiens vigilants d'une neutralité bien douteuse?

Pour essayer d'élucider cette captivante question, nous nous rappelons volontiers ces paroles de Paul Devaux (1): « Parmi les lois ou causes générales qui dominent les événements de l'histoire, les unes ont une plus grande

(1) Paul Devaux: *Etudes politiques sur l'Influence de l'état de guerre et de l'état de paix.* 1875.

portée que les autres: il en est qui ne s'étendent qu'à une période limitée; d'autres ont des causes plus durables. Les plus générales de toutes, celles qui déterminent, dès l'origine, le caractère propre et la direction de l'histoire d'un peuple, et qui la dominent à toute époque, peuvent, croyons-nous, se réduire à trois: l'influence des lieux qu'habite la nation, celle de ses rapports avec d'autres peuples, et celle de son caractère. »

SIAM PHYSIQUE ET ÉCONOMIQUE (1)

Plus étendue que l'Europe et l'Afrique réunies, l'Asie compte, avec les îles de la Sonde, 44 millions de kilomètres carrés, d'une altitude moyenne de 940 m. — 335 m. pour l'Europe; — les plus hauts sommets du monde s'y trouvent.

Si nous examinons attentivement une carte de l'Asie physique, nous sommes bientôt frappés par la ligne sombre du relief qui court d'une façon continue de l'Ouest à l'Est, divisant le continent en deux parties bien caractérisées: l'Asie haute, des plateaux, « l'Asie féroce », et l'Asie basse, des plaines, « l'Asie féconde ». L'Asie haute est surtout constituée par une ceinture de montagnes, comprises entre les parallèles de 20° et 40°, depuis les côtes découpées de la

(1) Parmi les ouvrages et articles de revues consultés pour ce travail, nous citerons:

Pallegoix, *Description du Royaume Thaï*, Paris, 1854. - Paul Devaux, *Etudes politiques sur l'influence de l'état de guerre et de l'état de paix*, 1875. — De Lanessan, *L'Expansion coloniale de la France*, Paris, Alcan, 1886. — Chambre de Commerce de Lyon, *Rapport de la Mission lyonnaise*, Lyon, 1891. — L. Gallois, *La grande carte d'Indo-Chine*, dans *Annales de géographie*, 1892-93, t. II, p. 433. — E. Guillot, *La France au Laos*, dans *Annales de géographie*, 1892-93, t. II, p. 97 — H. d'Orléans, *Autour du Tonkin et du Siam*. Londres, 1894. — P. Leroy Beaulieu, *Les Chemins de fer chinois*, dans *Revue des Deux-Mondes*, 1899, 1 septembre. — P. Nicolas, *Notices sur l'Indo-Chine*, 1900. — *Les Colonies françaises*, Exposition de Paris, 1900. — P. Leroy-Beaulieu, *La Rénovation de l'Asie*, Paris, 1900. — Isabelle Massieu, *A travers l'Indo-Chine*, dans *Revue des Deux-Mondes*, 1900, 15 juillet. — R. Pinon, *La Chine qui s'ouvre*, Paris, Perrin, 1900. — Mac Carthy, *Surveying and exploring in Siam*. Londres, Murray, 1900 — V. Groffier, *La production de la Soie dans le monde*, dans *Annales de géographie*, 1900, t. IX, p. 105. — A. Cabaton, *Nouvelles recherches sur les Chams*, Paris, Leroux, 1901. —

Méditerranée jusqu'aux rivages du Pacifique. Cette immense portion du continent n'apparaît certes pas toute hérissée de pics et de sommets élancés, menaçants, nuageux et inaccessibles. Elle forme plutôt une suite de larges plateaux limités par de hauts bourrelets de montagnes ruisselantes, resserrées par endroits, présentant des « nœuds » alternant avec des « ventres », telles d'énormes cordes vibrantes qui se seraient figées soudain.

C. Buls, *Croquis siamois*, Bruxelles, G. Balat, 1901. — R. Millet, *L'affaire du Siam*, dans *Revue politique et parlementaire*, 1902, décembre. — Un ancien Ministre, *Le conflit franco-siamois et le traité du 3 octobre 1893*, dans *Ibid.*, 1902, novembre. — Le Myre de Vilers, *Le traité franco-siamois*, dans *Revue des Deux-Mondes*, 1902, 1 novembre. — Campbell, *Siam in the Twentieth Century*, Londres, Arnold, 1902. — E. et O. Reclus, *L'Empire du Milieu*, Paris, Hachette, 1902. — O. Collet, *L'Etain. Etude minière et politique sur les Etats fédérés malais*. Bruxelles, 1902. — Ch. Lemire, *Mœurs des Indo-Chinois*, Paris, Challamel, 1902. — *The Directory for Bangkok and Siam for* 1902. — R. Pinon, *La question siamoise*, dans *Revue des Deux-Mondes*, 1903, 1 décembre. — R. de Caix, *La politique franco-siamoise et le traité du 7 octobre* 1902, dans *Bulletin de la Société des Etudes coloniales et maritimes*, 1903, pp. 66-77. — A. J. De Bray, *Le Belgique et le marché asiatique*, Bruxelles, Polleunis, 1903. — M. Monnier, *Le tour d'Asie*, Paris, Plon, 1903. — *The Statesman's Year-Book*. 1903 et 1904. — J. Halkin, *En Extrême-Orient*, Bruxelles, Schepens, 1903 — Idem, *Le Siam*, dans *Revue sociale catholique*, Louvain, 1903. — G. Pourveur, *Auteur d'un conflit*, Bruxelles 1904. — R. Pinon, *La lutte pour le Pacifique*, dans *Revue des Deux-Mondes*, 1904, 15 février. — Sir Douglas, *Europe and the Far East*. Cambridge University Press, 1904. — Francis Mury, *Religions et superstitions siamoises*, dans *Revue de Géographie*, 1904, pp. 46-53. — A. Métin, *Le personnel politique au Japon*, dans *Revue bleue*, 1904, 30 avril. — V. Bérard, *La Révolte de l'Asie*, Paris, Colin, 1904. — Ch. Gosselin, *L'Empire d'Annam*, Paris, Perrin, 1904. — J. Charles, *Le Siam, Essai de Géographie commerciale*, Anvers, Imprimerie centrale, 1904. — G. Courtellemont, *Voyage au Yunnan*, Paris, Plon, 1904. — *Almanach de Gotha*, 1904. — P. Leroy-Beaulieu. *La situation et les perspectives économiques de la Chine*, dans *Revue des Deux-Mondes*, 1905, 1 avril. — E. Jottrand, *Au Siam*, Paris, Plon, 1905. — P. Doumer, *L'Indo-Chine française*, Paris, Vuibert, 1905. — P. Barré, *La péninsule malaise*, dans *Revue de Géographie*, 1904, 1 octobre et 1 décembre, 1905, 1 avril. — R. Pontus, *Géographie de la Chine*, dans *Chine et Belgique*, 1905, mai. — A. Tardieu,

Ces « ventres », c'est l'Asie Mineure à l'O., c'est l'Iran au centre, c'est le Tibet et la Mongolie à l'E., soudés par les « nœuds » d'Arménie et de Pamir. Tous ces grands plis qui ont bouleversé l'Asie centrale à la fin des temps tertiaires sont venus heurter l'ancien massif chinois et se sont recourbés vers le S.-E. en une série d'arcs qui couvrent toute l'Indo-Chine. Le plus remarquable d'entre eux est l'arc malais, résultant d'une cassure que l'on reconnaît à l'alignement des volcans de la Birmanie et de Sumatra, et aux grandes profondeurs marines près du rivage. Ainsi donc, au Tibet, l'un des plateaux-cuvettes qui dominent l'Asie des deltas, le plus élevé, le plus important, le moins connu encore, est venue s'articuler vers le sud la presqu'île Indo-chinoise, qui va s'amincissant de plus en plus. Comprise entre le grand plateau tibétain, la Chine méridionale, les golfes du Tonkin, de Siam et de Bengale, la péninsule s'étend du 23° latit. N. jusque l'Equateur, cap Romania, et sur 15° de longitude, entre les 94° et 109° long. E. Elle a 1600 km. de largeur de Tchittagong à l'embouchure du fleuve Rouge, 1335 km. à la lat. du golfe de Martaban et pas plus de 70 kilm. à l'isthme de Kra (10° lat. N.).

En comparant la presqu'île Indo-chinoise à celle de l'Inde, nous voyons qu'elle a une structure tout autre: au lieu d'un plateau de plus en plus aminci vers le sud et d'une plaine

Questions diplomatiques de l'année 1904. Paris, Alcan, 1905. — E. Reclus, *Géographie Universelle. — Recueil consulaire du Royaume de Belgique*, t. CV. — Petit, *Les Colonies Françaises*, Paris, Larousse. — Kidd, *Control of the Tropics. — Affaires du Siam et du Haut Mékong*, Livre Jaune, 1896. — Correspondence respecting the affairs of Siam, Livre Bleu, 1896. —

En outre, divers articles publiés dans les revues suivantes: *Annales de géographie; Geographical Journal; Bulletin de la Société royale belge de géographie; Bulletin de la Société d'études coloniales; Chine et Belgique, Revue économique de l'Extrême-Orient; Mouvement géographique; Bulletin de la Société des Etudes coloniales et maritimes; Revue de géographie; Revue maritime; Revue politique et parlementaire; Revue des Deux-Mondes; Revue Bleue.*

étalée à la base d'un grand système montagneux, elle offre une série de couloirs généralement étroits, puis, à l'intérieur du continent, bien au-delà du point d'attache de la péninsule à la masse asiatique, se dressent les hautes montagnes du Tibet, qui expliquent beaucoup plus que les montagnes de l'Indo-Chine elle-même, la majesté de fleuves comme l'Irrawaddy, la Salouen et le Mékong. Tous ces fleuves descendent vers le sud, semblables à d'énormes torrents qui ont approfondi leur étroite vallée en s'imposant dans le plateau Indo-chinois, primitivement légèrement ondulé sans doute, aujourd'hui entièrement découpé, se présentant en longues arêtes nord-sud. Les fleuves les franchissent parfois en rapides, prouvant une fois de plus l'indépendance du relief et du système hydrographique. Tout l'intérieur du pays, montueux à l'O. de la dorsale, est à l'E. de cette ligne un plateau descendant par degrés vers le golfe de Siam, et dans lequel sont profondément insérées les vallées fluviales, en particulier celle du Mékong. Ce plateau est limité au N.-E., puis à l'E., par la chaîne annamite, qui forme bordure sur l'Océan pacifique et se replie ensuite vers l'O. pour constituer le relief accidenté des provinces orientales de la Cochinchine et des districts maritimes du Cambodge: le Mékong a franchi cet obstacle et déposé au-delà les alluvions qui constituent la basse Cochinchine. Des alignements montagneux traversent le plateau: tel celui appelé Dang-Rek, au N. du Cambodge, se terminant au Mékong par la montagne de Bassac (1200 m.).

Vers le 20° lat. N., les cours de la Salouen et du Mékong, parallèles et fort rapprochés jusque-là, s'écartent soudain, le Mékong s'orientant vers l'E. A ce moment naît le fleuve Ménam et sa branche occidentale le Me-Ping, dont le bassin constitue le Siam proprement dit. Ce bassin est donc séparé de celui de la Salouen à l'O. par une chaîne continue N.-S., la Cordillère malaise, qui va du Tibet à l'isthme de Kra pour se relever ensuite jusqu'au cap Romania, en formant des

sommets dépassant 2000 m. Le Siam est ainsi nettement séparé de la Birmanie par une crête atteignant souvent 1800 m., ébréchée de quelques mauvais cols. Tandis qu'à l'Est du bassin du Ménam, le sol se relève en un plateau de 200 m. seulement, à circulation facile, qui ne rompt guère la pente générale du pays vers le Sud-Est, vers le bassin du Mékong, lequel se confond presque, en ces régions, avec celui du Ménam. Géographiquement donc, le Siam est plus étroitement lié à l'Indo-Chine française qu'à l'Indo-Chine anglaise; il fait pour ainsi dire corps avec elle. Car les fleuves ne sont point des obstacles; ils ne divisent pas, au contraire, ils rapprochent et unissent. Seules, et surtout dans les pays d'Asie, les chaînes de montagnes sont des frontières naturellement respectées.

Le N. E. du Siam est couvert de montagnes élevées: entre Pak-Laï et Luang-Prabang sur le Haut-Mékong d'une part, Outaradit et Muong-Nan sur le Ménam supérieur de l'autre, les communications régulières sont presque impossibles.

En somme ce pays, qui comprend toutes les vallées du bassin du Ménam et les montagnes qui les bordent, nous apparaît en haut et bas Siam.

Nous connaissons l'importance sociale du relief dans l'Asie centrale et méridionale; il refroidit la bienfaisante mousson qui, abandonnant des quantités considérables de pluie, domine ainsi la vie agricole et commerciale de l'Indo-Chine. Ce phénomène atteint heureusement le Siam tout entier qui reçoit les pluies de la mousson du S.-O. de mai à octobre, quelque peu contrariée cependant par la cordillère malaise, celle-ci retenant bien plus d'eau sur son versant occidental qu'elle n'en laisse passer pour la basse vallée du Ménam où les chutes de pluie amènent 1m50 à 2 m. d'eau. Plus au N., le pays se relevant dans les Etats Shans et le Laos, la quantité d'eau augmente au point d'atteindre 5 m. en certains endroits. Tandis que d'octobre à mars, souffle le vent sec du N. E., réduisant les rivières à des débits insignifiants,

nous voyons les lits gonfler dès qu'en avril on accueille les premières pluies par des fêtes. Ce n'est pas cependant, que les pluies changent tellement le climat du Siam, caractérisé par une chaleur constante, par de faibles écarts entre le mois le plus chaud et le mois le plus frais. La température moyenne y est de 26°, et l'écart à Bangkok de 4° 7' seulement. Grâce à ces pluies et à cette température, le Siam est bien de cette « Asie féconde qui se pâme au soleil », où la chaleur intense amollit et surexcite, où des flots de pluie et la buée des fleuves détrempent, enfièvrent, anémient et énervent, tandis que l'inaction de la saison fluviale et la sieste de midi ankylosent, qu'une vie surabondante vieillit précocement. On rêve trop, on joue trop, en attendant la moisson et la pêche.

Le Delta du Ménam surtout, formé d'alluvions récentes sur une vase à demi liquide, profonde, abrite une fourmilière humaine, malgré l'insalubrité relative de cette mince croûte terrestre dont l'eau sort de partout, sature l'air, où les fortes tensions électriques provoquent un temps lourd, orageux et de pénibles sensations. Le choléra et la fièvre y règnent et les Européens doivent fréquemment aller réparer leurs forces dans le haut Siam. Et cependant, en dehors du delta et de la plaine, le Siam est très peu habité: les conditions d'existence sont moins sûres, moins faciles dans les montagnes, sur les plateaux; la circulation y est difficile. Parmi les montagnards, les étrangers qui représentent le commerce sont campés plutôt qu'établis. Tout comme le morcellement extrême de la Grèce y fit naître une foule de républiques turbulentes, passionnées, de même le haut Siam se partage entre un grand nombre de tribus, de petites hordes, de clans, tous quasi indépendants; on vit là de quelques troupeaux et de la forêt. Les populations voyageuses du Nord, suivant les vallées supérieures des fleuves, se sont généralement dirigées vers le Sud. Mais la forte inclinaison générale du sol donne des oppositions de climats en rapprochant les courbes

isothermiques; des hauteurs froides du Yunnan on tombe rapidement dans les vallées surchauffées du Ménam et du Mékong où tout change brusquement: climat, sol, animaux, plantes, formant autant d'obstacles auxquels sont venues se butter, s'émietter la plupart des variétés immigrantes. Elles se sont accrochées aux vergers des monts et des plateaux, rôdant à la recherche de quelque pâture nouvelle, enviant les heureux du fond pour lesquels elles sont devenues peu à peu serviteur, défenseur, commissionnaire, caravanier de marchandises.

Les embouchures des fleuves et les plaines irriguées sont donc, au Siam, la forme sociale par excellence, se prêtant à la production et à l'échange des richesses: la plaine de l'Inde du Nord, celle de la Chine centrale comptent de même, ailleurs, parmi les principaux foyers de l'activité humaine. « Et dans la montueuse Indo-Chine, le centre géographique, la terre promise, celle qui attire et retient les peuples en migration, le champ clos où toutes les luttes de race sont venues se dénouer, c'est la plaine du Ménam. » De tous côtés, nous l'avons vu, la pente naturelle des terres s'incline vers la cuvette où coule le Ménam: elle est, pour les eaux comme pour les hommes, un centre d'attraction. Sur 600 kilm. du N. au S. et sur 200 kilm. de largeur, elle étale ses rivières luxuriantes et ses forêts tropicales. Car la forme végétale qui prédomine dans tout le Siam est la forêt: elle se développe partout où l'intervention de l'homme n'a pas défriché et cultivé le sol, sur les montagnes et dans les plaines. Les essences y sont des plus variées: immenses et superbes forêts de teck dans le Nord, magnifiques palmiers dans le Sud, précieux bambous partout, rotin, cotonnier, arbre à thé, mûrier, bois de fer, d'ébène, de rose, de santal, arbre à laque, à vernis, gomme-gutte, indigotier, camphrier, poivrier, betel, manguier, vanillier, canellier, représentent d'inépuisables trésors attendant une exploitation intelligente. De

larges trouées y ont été faites, et des champs de riz à perte de vue bordent les vallées; en septembre tout le bas Siam est pour ainsi dire sous l'eau: entre Ayuthia et Bangkok on se croirait de Harlem à Amsterdam, dit M. Jottrand. Les buffles et les éléphants piétinent la fange. Les rizières, les champs de canne à sucre sont peuplés de lièvres, de perdrix, de cailles, de faisans, de paons, de cigognes. Le ver à soie et l'abeille voisinent avec les serpents, les crocodiles, des légions d'insectes, les singes, des cerfs, des tigres, des panthères, et une infinité d'autres animaux. Les poissons sont en extrême abondance dans tous les cours d'eau et constituent une précieuse richesse pour la population.

Les animaux les plus intéressants, par les services qu'ils rendent, sont: l'éléphant, répandu dans les districts forestiers du Nord, où sa force et son intelligence sont d'un inestimable appoint aux industries d'exploitation (les armes nationales sont figurées par un éléphant blanc sur sol rouge); le buffle, animal très familier dans les champs du Siam, fort et docile, sauf vis-à-vis des Européens; le petit cheval dans le haut pays.

En somme, la nature et la disposition du sol, l'abondance des cours d'eau et des pluies, la diversité des climats, font du Siam un des pays agricoles les plus riches du monde.

Il est très important d'étudier avec attention le système hydrographique du Siam, non seulement au point de vue purement physique, mais, surtout, à cause de son influence sur la situation économique.

Un fleuve ne vaut pas seulement par sa continuité, sa profondeur, sa régularité, sa richesse en affluents; ligne ou réseau, il devient d'autant mieux utilisé et d'autant plus précieux que ses rives sont bordées de pays facilement accessibles, riches, différents les uns des autres, c'est-à-dire portés à échanger leurs produits. Or, dans ces régions

de jungle et de forêts, sans guère de routes, les fleuves, outre qu'ils sont les seules voies au commerce, fertilisent leurs rives par débordements et dépôts, pour former les centres de population.

A part le Thoung-Yeng, à l'O., affluent de la Salouen; les petits affluents, au N., du Mékong, avec à l'E. cet autre le Se-Moun; le petit bassin du Song-Ké, tributaire du Tonlé-Sap, et celui du Meklong; le Siam est constitué par le bassin du Ménam. Le Meklong, descendu des monts du Tenasserim, élargit à l'O. le bassin du Ménam.

Le Ménam, principal fleuve siamois, a 820 kilm. Des deux rivières qui le forment, le Me-Ping, à l'O., a sa source non loin du grand coude du Mékong, par 99° long. E. et 20° lat. N. Il arrose Chieng-Maï, est ensuite coupé par des rapides sur une longueur de 30 kilm., puis arrose Raheng où remontent les vapeurs lors des hautes eaux. A Chieng-Maï, on aperçoit à l'horizon le pic de Chieng-Dao (98° 30' long. E.), atteignant 2180 mètres d'altitude. Cette masse calcaire s'élance presque verticalement à 1830 mètres au-dessus de la plaine. Plus au S., une autre montagne, le Doi Intanon (98° 20' long. E.), surgit jusque 2575 mètres.

Chieng-Maï est la capitale du Siam Nord, sur la route commerciale de Moulmein au sud de la Chine. Avec ses 50.000 habitants, cette ville est surprenamment civilisée; les routes y sont plus développées qu'à Bangkok; on y comptait 500 bicyclettes en 1904! Elle fait un commerce très florissant avec la Birmanie; l'Angleterre y a un consul. Il est difficile de prévoir ce qu'il en adviendra le jour où, reliée par chemin de fer à Bangkok, elle se trouvera en même temps sur une ligne allant de Birmanie au Yunnan. Le pétrole a été trouvé et est exploité sur une petite échelle au N. de Chieng-Maï.

Certains projets anglais font aboutir à Raheng une voie ferrée venant de la Birmanie inférieure, de Moulmein. La

contrée entre les deux villes est fort accidentée et cette ligne sera difficile à établir. Des communications directes existent entre elles cependant et le commerce y est considérable. Les Shans — peuples du Nord du Siam — répandus partout, passent journellement en grand nombre, le bétail transportant les marchandises anglaises vers les différentes parties du Siam. Cependant Raheng dépend directement de Bangkok. La ville n'a que 10.000 habitants, mais ses alentours sont peuplés et bien cultivés. Les forêts de teck y sont merveilleuses et fournissent une ressource précieuse à la marine anglaise. Ce commerce de teck est extrêmement florissant et presque tout entier aux mains des Birmans, sujets anglais. Six cents éléphants y sont employés journellement au transport des pièces de teck à la rivière, où l'on forme des radeaux qui descendent jusqu'à Bangkok.

De Raheng à Nakawn Sawan, embouchure du Me-Ping, le pays est plat, les voitures sont fort employées. Pourtant la rivière est la grande voie de communication. Dans la saison sèche le lit est vite asséché, et les larges bancs de sable sont couverts de centaines de troncs de teck, attendant le retour des eaux pour le prochain voyage vers le Sud.

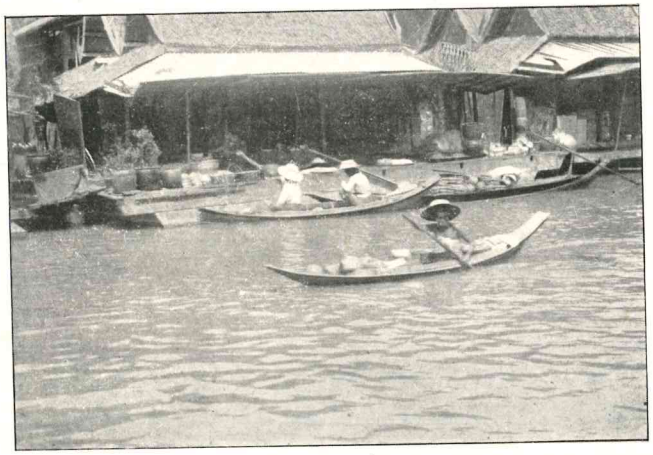
Le Me-Ping se joint par 15° 45' au Ménam proprement dit, descendant presque jusque là en deux branches suivant le méridien. Elles sont à peu près constamment entre 100° et 101° de long. E., et semblent prolonger le Mékong avant son premier grand coude vers l'Est. Elles naissent dans un massif montagneux, à l'O.-S.-O. de Luang Prabang.

Le cours supérieur du Ménam est embarrassé de nombreux rapides jusqu'à Muong-Nan, capitale d'une principauté Shan, dépendante de Bangkok. Non loin des sources du Ménam oriental, à Muang Luak — 101° 20' long. E , 19° 45' lat. N. — on se heurte à un haut plateau (1525 mètres d'altitude) long de 16 kilomètres et large de 9700 mètres, surmonté de sommets qui s'élèvent soudain à 60 mètres au-dessus de lui. On y voit deux volcans en activité:

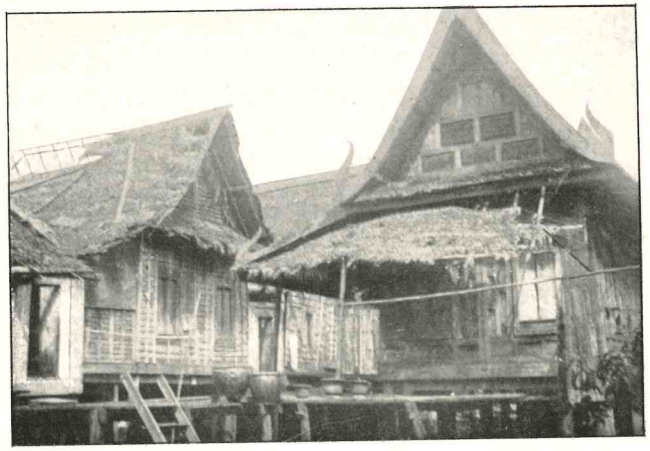
les « Pu Fai ». Les cratères ont 100 m. de longueur et 50 m. de largeur. Des fissures, s'échappent une fumée âcre, des vapeurs, de petites flammes. Le peuple craint les volcans, il les attribue aux mauvais esprits. Les minerais rejetés sont surtout le soufre, le fer, les sulfates d'alumine et de potasse, l'alun natif, la limonite, abondante, d'ailleurs, par tout le Siam.

Le pays vers l'Est jusqu'au Mékong, est des plus accidenté et fort peu habité. Vers l'O. et le N.-O. il est au contraire des plus intéressant. Là se trouve la vallée du Me-Ing, affluent du Mékong, qui coule du S. au N. et finit à Chieng-Kawng (100° 25' long. E., 20° 20' lat. N.), où la découverte de saphirs a causé un vif émoi, il y a quelques années. En diverses parties de la province on a trouvé des pierres précieuses, et il en existerait de grandes quantités à Muang-Sa (100° 15' long. E., 19° lat. N.) sur le Ménam occidental. A Muang-Tering (100° long. E., 19° 30' lat. N.), capitale d'un grand district où le commerce de teck est des plus actif, on trouve de fortes quantités d'antimoine. La découverte récente d'or achèvera de rendre ce district très important.

Le Ménam oriental arrose ensuite vers le Sud Outaradit et Pitchaï. Outaradit (17° 35' lat. N.) est un grand centre de commerce des produits du haut Laos et du Yunnan, qui s'y réunissent pour le transit vers Bangkok surtout. Les principales routes commerciales conduisent de là à P'ré, au N., dans la vallée du Ménam-Youn, occidental, à Sawan Kolok et à Sukotai, localités au S.-O., dans la la même vallée. Là commence véritablement la plaine du Ménam, inondée de juin à novembre par les débordements du fleuve qui y dépose une couche de limon fertile, car si les eaux sont rapides et impraticables dans leur cours supérieur, autant, en plaine, elles coulent lentement, contrariées par des obstacles de toutes sortes, dans un lit assez profond, cependant, pour présenter de bonnes conditions de navigation. La compagnie anglaise de navi-



Bangkok. Magasins sur le Ménam.



Bangkok. Maisons siamoises.

gation à vapeur « Menam Flotilla Company » y fait un service important. Beaucoup de terrains, encore incultes, ont été concédés à la société « The Siam Canals, Land and Irrigation Company », qui met en valeur de grandes étendues de jungles et de marais.

Le Ménam descend donc lentement vers le Sud, par environ 100° 30' long. E., laissant à l'E. la crête calcaire qui, du N. au S. par 101° 30', sépare son bassin de celui de la Se-Moun, affluent du Mékong. De nombreuses localités s'égrènent au milieu de vastes champs de riz. A Lopburi le voyageur admire de vieilles ruines hindoues; et Ayuthia, l'ancienne capitale siamoise, possède des ruines superbes, féerique témoignage de l'antique civilisation kmère. Le fleuve poursuit sa course vers le Sud, entre des berges de plus en plus basses, disparaissant le plus souvent sous une végétation touffue de lianes, de palmiers et de bambous; il roule la masse de ses eaux troubles à travers le delta qui comble la pointe la plus septentrionale du golfe de Siam. Le delta, soumis au flot de marée, irrigué à l'infini, avec ses milliers de canaux où glissent les innombrables barques chargées de fruits, de légumes, de bétel, de chaux rose, de riz et mille autres produits les plus divers, avec Bangkok, la capitale, au centre, est la partie la plus vivante et la seule très peuplée du Siam. Le royaume de Siam est surtout le delta du Ménam, de même que le Cambodge s'est jadis formé sur le delta intérieur des lacs et du moyen Mékong, où les eaux durent anciennement s'accumuler avant de forcer les hauteurs au-delà desquelles elles ont déposé la Cochinchine.

Bangkok est au royaume de Siam ce que Paris est à la France. C'est le centre naturel de l'activité économique du bassin du Ménam; ses 600.000 habitants exercent une attraction commerciale et politique sur le vide relatif de l'intérieur. Bâtie sur l'eau, avec ses maisons flottantes, ses milliers de barques, ses boutiques et ses bazars s'ou-

vrant sur les canaux, ses larges avenues modernes d'autre part, Bangkok apparaît vraiment comme la « Venise de l'Orient », mélange d'ancien et de moderne, de vie européenne et orientale, de civilisation et de barbarie. Toutes les nationalités se coudoient dans cette ville cosmopolite par excellence: Siamois, Chinois, Laotiens, Cambodgiens, Annamites, Birmans, Pégouans, Malais, Singhalais, Hindous, Européens de tous pays, s'y pressent dans une inexprimable cohue.

Malheureusement ce grand centre économique est à plus de 30 kilm. du golfe où le Ménam finit sur une barre avec un débit moyen de 30.000 m^3 à la seconde, en aval de Pak-Nam, l'avant-port de Bangkok.

Enfoncé entre la presqu'île de Malacca et la pointe de Caman, le golfe de Siam, dont le pourtour n'a pas moins de 1500 kilm., n'est guère favorable à la navigation près des côtes, où la profondeur des eaux varie entre 0 et 5 m., sans doute à cause des courants de la mer de Chine, qui amènent les boues du Mékong vers celles du Ménam. Ces vases forment de grands bancs sur la côte ouest de la Cochinchine et comblent peu à peu le fond du golfe terminé par un croissant de sable d'une centaine de kilm. reliant la côte orientale à la côte occidentale de la baie. Les grands navires, ceux de plus de 13 pieds de tirant d'eau, doivent ainsi rester à 15 kilm. de l'embouchure du Ménam. C'est là un malheureux obstacle à l'essor de Bangkok, qui pourrait devenir un port merveilleux, avec un trafic intense, au centre d'un vaste cercle vers lequel convergeraient, d'une part, les routes des steamers, de l'autre, les chemins des vallées fluviales.

Dans le golfe, les ports ne sont pas nombreux. Ainsi le Cambodge, dont les côtes sont en outre séparées de la masse du pays par des régions stériles et d'accès malaisé, n'avait jusqu'ici aucun débouché sur la mer. Le Siam lui a cédé récemment, tout au Nord, la baie et le port de

Kratt, précieuse acquisition pour servir de débouché aux régions ouest du Tonlé-Sap (Grand lac). Plus au N., le Paknam de Chantaboun offre un port relativement important auquel les Français ont fait de sérieux travaux d'amélioration, espérant bien le conserver d'ailleurs. Les bateaux des messageries fluviales de Cochinchine, allant de Bangkok à Saïgon (2800 kilm.), y font escale. Chantaboun est une ville de 5000 habitants: Chinois, Annamites, Shans, Birmans, qui travaillent aux mines de pierres précieuses des montagnes environnantes. Car, vers le Cambodge s'étend une région montueuse, aux massifs de forme insulaire, dont le Khao Sabab (920 m.) rayé par des torrents temporaires, auxquels il abandonne des rubis et des saphirs. La ville se trouve sur le rapide de Tarong, et non loin de là, la côte, avec ses îlots boisés, ses montagnes aux formes hardies, ses criques et ses promontoires, est une des plus pittoresques de l'Indo-Chine. Chantaboun pourrait devenir le siège d'un port important, à cause du voisinage du Grand Lac, si on creusait un canal la reliant à la mer et à la riche province de Battambang. Ce serait le moyen de rattacher définitivement au Siam cette population cambodgienne dont le commerce se fait par le Mékong seul, mais avec de grandes pertes de temps. Les messageries fluviales organisent un service Battambang-Saïgon (810 kilm.) aux hautes eaux seulement, de juillet à janvier. Les 700 à 800.000 piculs de riz (le picul = 62 kilg. 500) qui descendent ainsi par Saïgon seraient inévitablement écoulés par Chantaboun.

Entre Kratt et le Paknam de Chantaboun se trouve un phare, fixe blanc, portant à 12 milles. Plus à l'O., à Muong Pa-Sé (Muong = chef-lieu) un autre phare, fixe blanc, porte à 10 milles et au cap Liant un autre, avec éclats blancs, atteint 30 milles. Enfin, au fond du golfe, on a installé deux phares, fixes blancs, à 10 milles, l'un à l'extrémité orientale, l'autre à l'embouchure du Ménam. Nous avons

dit déjà que les vases du Mékong apportées par les courants littoraux expliquaient le peu de profondeur des eaux sur les côtes; toutefois, grâce au cap Liant et aux îles voisines, dont l'îlot Kohkram, toute une partie N.-S. du littoral échappe pour ainsi dire aux dépôts de boues et n'est guère éloignée de profondeurs dépassant 20 mètres. Il y a sans doute là d'excellents points dont on pourrait faire de précieux ports, non éloignés de la capitale à laquelle ils seraient reliés par chemin de fer.

Quant à la côte occidentale du golfe de Siam, elle ne présente pas de situation favorable à des installations maritimes. Ratburi et Petchaburi sont sans importance aucune et, plus au Sud, la presqu'île malaise a toute son activité économique orientée vers l'Océan Indien. La péninsule est hérissée de montagnes, plusieurs cimes dépassant 2000 m., mais aucune chaîne ne la sillonne dans toute sa longueur. La cordillère septentrionale forme la limite naturelle entre le littoral birman et les possessions siamoises. Sa grande richesse consiste en étain, mines très exploitées par les Chinois, et en pépites d'or roulées par les torrents. Au sud du Tenasserim, la chaîne est souvent interrompue par de profondes brèches et, en arêtes généralement parallèles. atteint l'extrémité de la presqu'île de Malacca. Des fleuves nombreux profitent de ces brèches pour serpenter longuement avant d'arriver à la mer, dont leurs sources sont proches. Ainsi le Tenasserim, né à 30 kilm. du rivage, atteint 500 kilm. de longueur! La presqu'île se rétrécit deux fois en ces dépressions et forme les isthmes de Kra et de Ligor.

Les pluies sont fort abondantes, atteignent en moyenne 3 m. par an, les versants occidentaux recevant jusqu'à 5 m. d'eau. Ainsi s'explique l'abondance des rivières, dont beaucoup sont accessibles aux bateaux à vapeur dans la partie du courant que remonte la marée.

Les marais sont nombreux sur le littoral, généralement

plat, bordé de palétuviers et de cocotiers. Les estuaires des fleuves sont largement ouverts, contournant des îles, sur la côte occidentale surtout. Le climat est chaud et humide, les fièvres paludéennes sont à redouter. Par contre, la végétation est superbe, tropicale; les produits les plus précieux consistent en gutta-percha, arbres à caoutchouc, poivrier, cacaoyer, tabac et riz. Dans les forêts et les jungles abondent les bêtes féroces et de dangereux insectes.

Bref, la presqu'île malaise, magnifiquement placée sur la route maritime de l'occident et des Indes vers l'Extrême-Orient, présentant des ressources agricoles et minières abondantes et certaines facilités de pénétration, fut de tout temps l'objectif des nations marchandes: Arabes, Portugais, Hollandais, Anglais, sont, tour à tour, venus s'y établir. Aujourd'hui au Sud de l'isthme de Kra, les Anglais occupent les trois enclaves de Wellesley, Dinding et Malacca, avec les trois îles de Poulo-Penang, Pangkor et Singapour, le tout formant les « Straits Settlements ». Les états indigènes du Sud sont sous le protectorat anglais, le roi de Siam conservant sous sa dépendance les territoires compris entre Petchaburi, le cap Fooling, l'embouchure de la rivière Kemaman à l'E., entre Kra et la rivière Muda à l'O., c'est-à-dire les Etats de Ligor, Patani, Kédah, Kélantan, Trenganou et Kemaman. Ils sont pénétrés chaque jour davantage par l'influence anglaise, économique surtout. Ils ont 100.000 kilm.² de superficie et 400.000 habitants (¹). Les Malais forment le fond de cette population, les Chinois envahissent les villes et les mines. Les plaines et les côtes

(1) La presqu'île a une superficie totale de 270.000 kilm.², peuplée de 2.300.000 habitants dont 550.000 Chinois. Voir W. R. Rowland, *Über die « Federated Malay States » auf der Malayischen Halbinsel und deren Entwickelung unter britischem Protektorat* (*Abhandlungen der K. K. geogr. Gesellschaft*, Wien).

sont spécialement habitées par des Malais, dont beaucoup de représentants sont d'excellents marins.

Les possessions siamoises n'ont guère la valeur économique des établissements anglais, avec lesquels elles contrastent vivement. Cette situation est principalement due à la mauvaise administration siamoise.

Une ligne télégraphique terrestre relie Bangkok à Malacca où des cables sous-marins mettent le Siam en relation avec Penang et Singapour. Une ligne de chemin de fer est projetée entre Kedah au S. et Singora au N., à 175 kilm., reliant les deux océans sans quitter le territoire siamois. Elle permettrait, notamment, le transport à la côte du produit des mines d'étain du Kedah et pourrait se souder, à Prye, à la ligne transmalaise, représentée par 575 kilm. exploités fin 1903 dans les possessions anglaises. La ligne siamoise profiterait en outre du trafic agricole de la région et des mines de charbon de Perlis.

Un problème économique de la plus haute importance s'est posé à propos de l'isthme de Kra, l'endroit le plus étroit de la péninsule: 70 kilm. séparent là les deux océans, la plus haute élévation des terres mesurant à peine 55 mètres. Des ingénieurs français ont visité ces parages en 1898 en vue de rechercher la possibilité de percer l'isthme par un canal. Celui-ci profiterait du Pakchan, fleuve se présentant sur la mer des Indes avec une large embouchure et des fonds variant de 9 à 18 m.; il serait facile de le canaliser jusqu'au village de Kra où un canal de jonction à grande section ou à écluses, long de 30 kilm. environ, le relierait au grand thalweg formé par les rivières de Tchoumpong et du Pah-Klong. D'autres projets ont été présentés, tous en territoire siamois. L'exécution de ces travaux coûterait entre 80 et 120 millions de francs, et on estime qu'il passerait là 1.500.000 tonnes de marchandises qui vont par Singapour à défaut d'autre route. Une taxe de 3 francs par tonne suffirait pour rémunérer les capitaux. Ce canal écourterait de 1100 kilm. la route actuelle Calcutta-Canton et donnerait à Bangkok et à Saïgon une grande importance. Il permettrait d'éviter les dangers du détroit de Sumatra, dont les courants sont rapides, les tempêtes, cyclones, typhons et brouillards, fréquents. Les moussons obligent souvent les bâtiments à voiles à des stations prolongées dans le port de Singapour. Mais il est certain que les Anglais s'opposeront de toutes leurs forces à la création de ce canal qui atteindrait les intérêts de Malacca et de Singapour (1).

Il nous reste à examiner la part du Mékong dans le royaume de Siam.

Le Mékong, le plus important des fleuves de l'Indo-Chine, un des plus puissants fleuves du globe, a 3500 kilm. de développement. Ses sources, — reconnues en 1893 par Dutreuil de Rhins et Grenard —, sont sur le plateau du Tibet Nord oriental, dans les monts Tan-La, à une altitude de près de 5.110 m. Le ruisseau qui le forme, le Loung-Moung, qui prend successivement divers noms, est un torrent rapide, resserré entre des cluses effroyables. Il traverse le Yunnan chinois en se grossissant de plusieurs affluents, puis court droit au S. par Fei-Long-Kiao (à 1241 m. d'altitude), et au confluent du Nam-La quitte le territoire chinois pour former la frontière entre l'Indo-Chine française et la Birmanie anglaise. Il traverse le haut Laos en se tordant dans les défilés des montagnes, est coupé par des rapides, arrose Luang-Prabang, et franchit de nouveaux rapides, pour entrer en plaine par 300 m. d'altitude, vers Vien Tiane. Il arrose le Laos oriental, la ville de Kemmarat, reçoit à droite l'importante rivière siamoise la Se-Moun — formée du Nam-Moun et du Nam-Si — et

(1) Plus de 50 lignes régulières de bateaux à vapeur de toutes les nationalités y font escale. En 1890, 280 navires jaugeant 34.000 tonnes appartenaient en propre au port de Singapour. Notons que la taxe de port est de 0.10 fr. seulement par tonne de jauge.

passe aux rapides de Khong, déterminés par une importante ride transversale qui doit se raccorder, à l'O., à celle des Dang-Rek. Son cours moyen est ainsi nettement terminé.

Le Mékong reçoit ensuite les eaux du plateau annamite, pénètre dans le Cambodge, sa première création géologique, puis en Cochinchine, la seconde. Pnom-Penh, capitale du Cambodge, forme la tête du delta. Un bras du fleuve s'étend vers le N.-O., atteint le Grand Lac, qui est tour à tour émissaire ou affluent, suivant la saison. Le Grand Lac n'a que 260 kilm.² aux eaux basses, et s'étend lors des crues à 1500 ou 1600 kilm². Plus grand encore, à une époque antérieure, il baignait alors de ses flots de crue les monuments d'Angkor. Le fleuve subit l'influence de la marée. Le delta a 600 kilm. de développement et se prolonge en avant des côtes par 50 kilm. de bas-fonds. Son bassin embrasse une aire de 1 million de kilm². Il roule et dépose chaque année, sur les territoires que son flot a créés, 1300 millions de m³ de limon ; mais dès qu'elles atteignent la mer, les vases sont portées dans le golfe de Siam par les courants littoraux de la mer de Chine, qui dégagent les embouchures. Le débit du fleuve a été calculé à 12.000 m³ à la seconde, à 70.000 en temps de crues, car de juin à octobre, les pluies torrentielles, apportées par la mousson du S.-O., outre la fonte des neiges sur le grand plateau du Tibet, transforment le Mékong en une formidable coulée.

Lors de leurs débuts en Indo-Chine, les Français avaient considéré le Mékong comme voie commerciale de premier ordre et escompté, grâce à lui, la pénétration économique du Sud de la Chine. Mais ils ne pensaient pas rencontrer des rapides dès le 12° 15' lat. N. déjà, alors que le Ménam ouvre, entre les Etats Shans, le Laos septentrional et le golfe de Siam, une voie d'eau directe, navigable à partir du 18° lat. N., sans chutes, ni détours brusques. En amont,

ils ont trouvé un bief de 200 kilm., navigable aux basses eaux, depuis Khône jusqu'au N. du confluent de la Se-Moun. Ce bief, dit de Bassac, est séparé par 150 kilm. de rochers et d'obstacles du bief supérieur allant de Savannakhet jusqu'en amont de Vien Tiane, navigable sur 500 kilm. En mai 1904, par une crue de 2m30, les 150 kilm. considérés jusque là comme impraticables, ont cependant été franchis par *l'Argus* et, après, 21 fois par des bateaux de 125 tonnes avec 40 tonnes de marchandises. Ce sont là des résultats importants pour l'avenir du Haut Laos. Avec 200 kilm. de chemin de fer entre Vinh et Lakhône, — localité dont l'importance prochaine est assurée par ses fours à chaux —, on aurait, de juin à décembre, des communications continues par railway ou vapeur entre Hanoï, Saïgon, Bassac, Vien Tiane et peut-être Luang-Prabang. Le chemin de fer Vinh-Mékong, — à l'étude, par le col de Mengia à 440 m. —, sera l'amorce d'un futur Transindochinois français par Oubône et Kratié (12° 15' lat. N. et 160° long. E.), permettant d'éviter, en toutes saisons, les difficultés des Kemmarat, des chutes de Khône et des rapides de Sambor-Kratié.

En ce moment, le Mékong n'est en relations avec la mer de Chine que par des routes difficiles franchissant les cols de Hatraï (1200 m.), de Mengia (440 m.) et de Lao-Bao (435 m.). Vers le Sud les chutes de Khône, à 734 kilm. de la mer, arrêtent les produits du Laos inférieur, et tout le mouvement commercial de ces régions se dirige vers Bangkok par voies terrestres et fluviales. Car le bassin de la Se-Moun constitue une immense province presque plate, la plus peuplée du Laos. Les produits de ses plaines drainées et ceux venant du Mékong remontent la rivière, chose étrange, pour atteindre Korat et Bangkok. La rivière est, vers son embouchure, obstruée par deux barrages peu épais, mais exigeant le déchargement des pirogues mêmes et leur transport à travers les rochers gréseux au-delà

desquels la navigation est facile. Jusque Oubône, la rivière a 300 m. de large et des chaloupes à vapeur pourraient y naviguer sur plus de 100 kilm. Ajoutons que le dernier traité franco-siamois prévoit la destruction des barrages. Oubône paraît donc destiné au plus grand avenir, sur la Se-Moun, le futur chemin de fer Transindochinois et le prolongement de la ligne Bangkok-Korat. Cette ville est, en outre, au centre de grandes plaines où l'on fait l'élève du bétail et où l'on récolte tour à tour le riz et le sel: celui-là, quand les pluies entraînent celui-ci, que la chaleur ramène en poussière blanche. Vers l'Ouest, le pays se couvre de grandes forêts avec de larges clairières de terrains argilo-sablonneux, où sont les centres cultivés. Lorsque, la saison sèche revenue, les affluents de la Se-Moun tarissent, les argiles rouges sont propices aux transports, les routes y sont nombreuses et extrêmement animées par les charrettes à buffles et les bœufs porteurs. Toutes ces routes conduisent vers Korat (102° long. E., 15° lat. N.), le grand entrepôt des marchandises des indigènes ou des Chinois du Laos.

L'examen de la carte explique comment tous ces habitants se dirigent vers Korat: pour gagner le Ménam, ils font un détour par Korat, afin d'éviter les lacs et les marais qui les entourent toute une partie de l'année; puis de tous les points de l'immense courbe que le Mékong décrit de 14° à 18° lat. N., tous convergent naturellement vers ce plateau de Korat où se feront les échanges. Là les maisons de Bangkok envoient leurs représentants pourvus d'articles allemands, anglais, américains, japonais et belges, qui arriveront sur le moyen fleuve à bien meilleur marché que les articles français. Grâce au chemin de fer par Ayuthia et Korat, Bangkok attire à elle toutes les marchandises du Laos. Depuis son achèvement, les provinces de Luang-Prabang, Vien Tiane, Savannakhet, Khône, sont en relations bien plus étroites avec Bangkok

qu'avec Saïgon et Hanoï. Ainsi, en 1903, la province de Vien Tiane n'envoya à Saïgon que les bois de teck et une partie du caoutchouc récolté, soit une valeur totale de 60 000 piastres; tout le reste, buffles (250.000 piastres), gomme laque (42.000), caoutchouc (37.000), bœufs (21.600), éléphants, benjoin, cardamone, or et argent, etc., fut dirigé sur Korat et Bangkok. — Sur 68.642 kilg. importés dans le Luang-Prabang, 67.372 kilg. y arrivaient par la frontière du Siam. — Entre Korat et Ayuthia, la surface des rochers est couverte, sur une largeur d'environ 15 kilm., de minerais de fer épars en blocs semblables à des aérolithes. Au N. des montagnes de Korat, la contrée est riche en gîtes métallifères, cuivre, étain, antimoine, fer magnétique, poudre d'or dans les ruisseaux.

De Bangkok à Korat, Mac Carthy rapporte que la vallée du Ménam présente de vastes champs de riz, bordés de fantastiques montagnes de calcaire qui conduisent au plateau de Korat. De là à Nong-Kaï (102° 40' long. E. — 18° lat. N. sur le Mékong), en passant par Putaisong, la route est d'abord sans intérêt, à travers de misérables petits arbres. Mais bientôt la contrée devient plus intéressante, la forêt est faite d'arbres plus grands, la route ondule, devient même très dure pour les voitures. Soudain, forêts et ondulations cessent: on se trouve devant un grand lac salé, sans un seul arbre, où règne une chaleur terrible. Le sel s'y trouve en grandes quantités; il apparaît efflorescent à la surface du sol et est fort exploité. Nong-Kaï est la ville riveraine la plus peuplée entre Luang-Prabang et Pnom-Penh, les environs sont fertiles et les nombreux habitants y font la culture intensive du riz. De nombreuses boutiques chinoises vendent, à la ville, les calicots de Manchester et la pacotille allemande. Dans le district se fait un commerce actif de soie, ivoire, peaux, cornes et sel.

Plus à l'Ouest, la vallée du Ménam-Sak, prolongée par celles du Nam-Huong et du Mékong — Xieng Kang-Luang-

Prabang — marque une fertile dépression qui pourrait devenir une voie directe de Bangkok vers le Nord.

La politique économique du Siam vise, en effet, une pénétration rapide et productive vers le haut Siam et le Yunnan par le chemin de fer. Rapide surtout, car l'Angleterre et la France se sont imposé semblable objectif; il nous paraît même indispensable d'esquisser ici les situations respectives, tant les intérêts du Siam y sont engagés.

L'Angleterre s'est empressée dans l'Ouest, par l'Irrawaddy et la Salouen. Elle se défend de toute visée d'acquisitions territoriales et n'envisagerait que la possession du commerce de la vallée du Yang-tsé-kiang notamment. Car le Yangtsé est une des plus magnifiques voies fluviales, coulant à travers les plus riches et les plus populeuses régions du globe. Or, les récentes acquisitions de l'Angleterre en Birmanie lui ont fait espérer joindre Rangoon à Shangaï par une voie continue. Un chemin de fer fut donc commencé, de la Birmanie au Yunnan, le Tsong-li-Yamen ayant consenti à la prolongation des voies ferrées birmanes à travers le Yunnan jusqu'au Yang-tsé-kiang. Il y a donc là 1000 à 1200 kilm. à construire à travers de très hautes montagnes coupées de gorges profondes, perpendiculaires à la direction générale de la ligne, en un pays presque désert, car, agglomérés dans les plaines où ils se serrent à un degré incroyable, les hommes d'Extrême-Orient abandonnent les régions montagneuses. Mais les Anglais tiennent à leur projet pour des raisons stratégiques: atteindre le Yang-tsé avant la France. En effet, l'importance commerciale de ce chemin de fer n'apparaît pas encore bien nettement. Dans les trois provinces de l'Extrême S.-O. de la Chine, le Kouï-tchéou (7 millions d'habitants) le Kouang-Si (5 millions), le Yunnan (12 millions), les montagnes et les plateaux sont fort élevés, leur proportion y est considérable, tandis que celle des plaines et des larges vallées est restreinte. C'est dire que ces provinces

sont pauvres et relativement peu habitées, avec leurs 24 millions d'habitants sur un pays grand comme les 6/5 de la France. Peut-être les Anglais espéraient-ils pouvoir draîner par là le commerce du Se-Tchouen, province grande comme les 4/5 de la France, avec 67 millions d'habitants, des plaines couvertes de mûriers, les montagnes pleines des minerais les plus divers, des bassins houillers s'étendant sur 250.000 kilm.² et une main-d'œuvre surabondante. De plus, jusque dans ces tout derniers temps, on considérait nulles les voies de communication avec le dehors, à cause des rapides qui interrompent le cours du Fleuve Bleu, entre son port de Choungking et celui d'Itchang (à 1900 kilm. de l'embouchure). Depuis peu on n'envisage plus ces rapides comme un obstacle insurmontable à la navigation à vapeur (1). Et il est d'ailleurs plus pratique de gagner, à travers une région très peuplée, le grand port d'Hankow, dont l'avenir est si brillant et où commence la navigation maritime.

Les Anglais auraient-ils conçu toutefois d'arriver au Se-Tchouen par l'Assam et le Tibet méridional, malgré les pentes continues et très fortes que présente un gigantesque amas de montagnes désertes jusque dans l'O. du Se-Tchouen? D'autre part, lord Curzon, à Rangoon (1901), a déclaré les obstacles physiques énormes et l'extension de la ligne du Yunnan financièrement et politiquement injustifiable. Toutefois, le tracé d'une route carrossable de Bhamo à Teng-Yuch est à l'étude, le travail se fera sous peu et, d'accord avec les autorités chinoises, la route muletière de Tali-Fou sera améliorée. D'où avantage des Anglais, malgré le chemin de fer français du Tonkin à Yunnan-Sen, pour l'importation de marchandises telles que les cotons, filés de coton, cotonnades, etc., en ce qui concerne la région dont Tali-Fou est le centre de distribution. En outre, ils

(1) Raoul Pontus, *Géographie de la Chine* dans *Chine et Belgique*, Bruxelles, 1905, p. 48.

travaillent à diriger sur la Birmanie toutes les marchandises tibétaines qui assureraient un courant de retour si nécessaire à leur commerce. Déjà le jade de Birmanie, qui passait autrefois par Yunnan-Sen, où des milliers d'artisans le mettaient en œuvre, suit maintenant la voie birmane pour aller par mer à Canton et Shangaï! L'or et l'argent du haut Yunnan passent aussi en Birmanie où il en est fait une grande consommation pour les pagodes et les bijoux des femmes. Les chevaux du pays tibétain vont aussi à Bhamo et sur les marchés birmans, d'où ils sont répandus dans les Straits Settlements, l'Inde Orientale, etc.

De son côté, la France s'est d'abord établie en Cochinchine où le Mékong devait, selon elle, draîner tout le commerce des provinces sud de la Chine. Les rapides l'obligèrent à tourner son attention vers la Rivière Rouge, qui concentrerait les produits de l'activité du Yunnan, des pays Shans et du Laos même. Les Français ont obtenu de la Chine la concession d'une ligne de 400 kilm., de Laokai à Yunnan-Sen, dont la construction se heurte à d'immenses difficultés naturelles, puisqu'elle doit s'élever, sur une distance de 50 kilm., de l'altitude de 150 m. à celle de 2000 m., pour redescendre ensuite à 1300 m.

On fait valoir en sa faveur les richesses minières du Yunnan; il se passera longtemps, il est vrai, avant que celles-ci ne soient bien exploitées, elles ne paraissent pas comprendre de houille, du moins de houille de bonne qualité; elles sont peut-être exagérées. En tout cas la voie ferrée n'a pas pour alimenter ses recettes, en attendant leur ouverture, le trafic qu'assure aux lignes du nord et du centre chinois la présence d'une population très dense, le transport des produits agricoles.

Les provinces chinoises voisines du Tonkin ne produisent ni soie, ni thé, ni aucun des grands articles d'exportation; leur avenir n'apparaît pas comme bien brillant et les marchés qu'on a ouverts se développent fort lentement.

Les Français ont donc là une voie ferrée dont l'avenir est assez aléatoire. Il ne faut même pas penser à la pénétration économique du Se-Tchouen par le Tonkin et le Yunnan, puisque les marchandises auraient à franchir 1500 kilm. pour arriver aux mauvais ports du Tonkin, alors que 800 à 1000 kilm. de parcours les conduiraient au magnifique port d'Hankow.

Ailleurs, nous avons vu que le Mékong ne peut être comparé au Ménam comme voie de commerce, même pour l'Indo-Chine seule. Remarquons que le 12° 15' lat. N., où sont les premiers rapides du Mékong, est au S. de Bangkok et à 500 kilm. de la mer, que les deux branches supérieures du Ménam et le Me-Ping, traversant des régions plus fertiles et plus populeuses que le Mékong, donnent directement accès au N. du Siam, au Laos, aux Etats Shans et à la Chine méridionale. Il y a là un moyen particulièrement tentant de pénétrer entre Anglais et Français, de prendre une part importante, à n'en pas douter, des échanges avec la Chine méridionale, d'aller donner la main aux populations d'origine siamoise, parlant le siamois, qui s'étendent le long de la frontière méridionale du Yunnan et qui forment le fond des 7 millions d'habitants du Kouï-tchéou !

Depuis les temps les plus reculés, les grandes voies du Siam furent les trois belles rivières qui, par leurs nombreux tributaires, mettent les différentes plaines en communication avec la mer. Pendant ces dernières années plusieurs milliers de kilm. de canaux sont venus s'ajouter aux voies naturelles. Dans ces plaines étendues, dont le niveau se trouve au-dessous de celui de la marée haute, on ne connaissait en fait de routes que le sentier de la jungle, chaîne de petites digues qui sépare les rizières les unes des autres et qui n'est pas praticable durant la saison des pluies. Mais, pourvu de voies d'eau fournissant tout ce qui est nécessaire à l'irrigation, du poisson en

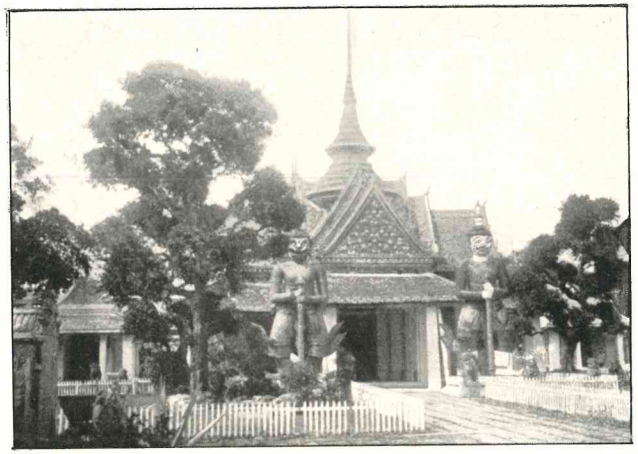
abondance, des communications faciles avec les marchés voisins, le peuple du Siam ne devait reconnaître qu'à la longue la nécessité d'autres grandes voies.

Le premier essai de construction de chemins de fer remonte à 1891 : le chemin de fer de Bangkok à Paknam (22 kilm.), ouvert au trafic en 1893, appartenant à une compagnie locale, placée sous le contrôle britannique. Il relie Bangkok à la mer.

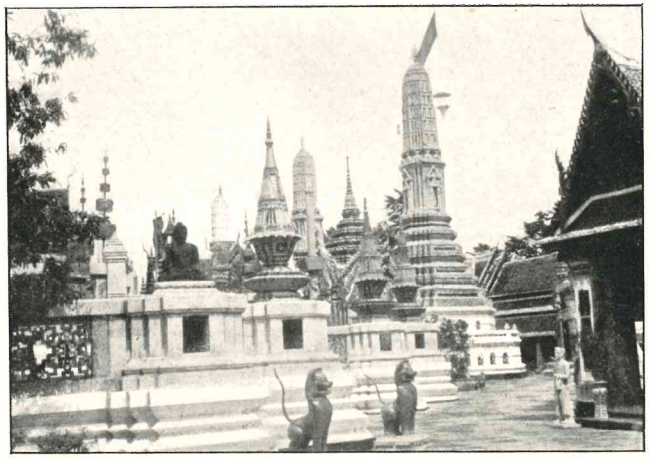
En 1892, le gouvernement commença la construction du chemin de fer de Korat; il fut ouvert au trafic le 1er novembre 1900, sur une longueur totale de 165 kilm. La tête de ligne est Bangkok, et elle doit être prolongée au Nord, jusque Nong-Kaï, sur le Mékong. La contrée traversée est en partie une riche plaine alluviale qui, lorsque les marchés pourront être reliés entre eux, outre qu'elle contient des pâturages abondants, se transformera en un centre producteur de riz fort important. On y trouve également certaines forêts, et cette ligne facilitera l'exploitation des richesses minières des collines de Korat.

Vient s'embrancher, à 92 kilm. au N.-E. de Bangkok, un chemin de fer du plus grand avenir, se dirigeant vers le Nord, par Pra-Bat, Lopburi, Utaradit, P're, Nakawn-Lampang, Lampun, Chieng-Maï Au-delà de Chieng-Maï, il devra franchir un obstacle de 1000 mètres pour redescendre à Wieng-Papu (99° 30' long. E.), Chieng-Rai et Chieng-Sen, sur le Mékong; il pénétrera ainsi par le Sud dans la Chine méridionale. Cette ligne comporte 900 kilm. de rails, de Bangkok à Chieng-Sen, à travers des régions agricoles très riches, des contrées boisées et des districts miniers de grand avenir ; elle aidera puissamment au développement commercial du pays; elle permettra d'atteindre Chieng-Sen en 3 1/2 jours au lieu d'un mois et demi.

En outre, le gouvernement fait construire la ligne Bangkok-Srimaharacha, sur la côte S.-E., par Patriew, longue de 140 kilm. et qui sera prolongée vers Chanta-



Bangkok. Entrée d'un temple siamois.



Bangkok. Vue dans le wat Pra-Kéo.

boun, Battambang et Pnom-Peñh. Et enfin, il contrôle la ligne Bangkok-Petchaburi vers le S. O. (130 kilm.), dont les 33 premiers kilomètres (Bangkok-Tachin) ont été inaugurés en janvier 1905.

Nous voyons ainsi la valeur du prochain réseau siamois qui, prolongé au sud jusque Penang, et complété par de petites voies arrivant aux places de la côte Est, à travers des pays riches en riz, en canne à sucre, en étain, donnera une prodigieuse impulsion au mouvement économique du royaume tout entier. Et à quelles surprises nous assisterions si soudain la barre du Ménam était coupée et l'isthme de Kra percé par un canal!

Dès maintenant on est étonné de traverser en quelques heures ces contrées de montagnes, de marécages et de sables, sur des voies qui nécessitèrent les travaux d'art les plus pénibles, et, particulièrement, quand on connaît l'indolence de la main-d'œuvre indigène et la violence des forces destructives de la nature dans ce pays où, en quelques heures, une crue arrache le viaduc le plus soigneusement édifié.

L'indigène s'accoutume vite aux merveilleux moyens de transport et son genre de vie se modifie rapidement par eux. Des produits sans valeur, faute de possibilité d'échange, acquièrent soudain un prix capable d'apporter l'aisance et de satisfaire à de nouveaux besoins. Ceux-ci ne seront guère nombreux, dira-t-on, devant l'absence de toute ambition sociale chez le Siamois, dont l'unique préoccupation est d'avoir assez à manger, problème facile à résoudre dans un pays où la nature a été si prodigue. La vallée du Ménam est une des plus fertiles du monde, le riz y est cultivé avec un minimum de peine et le Siamois est un des peuples les plus paresseux de la terre. Cette conclusion ne s'applique toutefois pas aux femmes, qui sont très courageuses, sans transmettre, hélas! cette qualité à leurs fils.

Mais, à exercer sur les individus une action sociale prévoyante et généreuse, on transforme brusquement les conditions fondamentales de leur vie politique et économique. Qu'on le veuille ou non, en développant l'exportation du riz, en améliorant les voies de communication, en créant des industries nouvelles, on déplace les limites de la vie sociale, on détruit l'unité morale du village à l'intérieur duquel cette vie se trouvait concentrée. Ce sera le rôle du chemin de fer surtout, de corriger l'influence du climat sur le caractère du peuple siamois, dont l'indolence est une conséquence directe des causes climatériques. Sans doute, les principaux changements du caractère national et de la civilisation sont dus aux lois naturelles, mais les effets des influences physiques vont sûrement pâlir devant ceux des influences scientifiques. L'énorme progrès de l'Europe occidentale dans la deuxième moitié du XIX^e^ siècle le prouve; il est certain que c'est grâce à elles que les caractères nationaux ont bondi aussi prodigieusement dans leur évolution. Il en sera de même chez les Siamois, qui n'ont point l'esprit d'initiative, mais qui ne sont nullement réfractaires au progrès, dans le domaine des réalités pratiques: pour ce qui est de l'amélioration de la vie matérielle, on les trouve tout disposés à adopter les perfectionnements modernes. Et, sitôt les chemins de fer terminés, on voit naître une infinité de transactions nouvelles, une foule de petits négoces non soupçonnés. Le progrès des voies de communication tend, d'ailleurs, à atténuer le contraste qui sépare la montagne de la plaine en rendant les rapports quotidiens au lieu de saisonniers, ordinaires au lieu d'accidentels.

Jusqu'ici presque tout le commerce du Siam avec l'extérieur s'est fait par Bangkok. En 1902, le port a reçu 727 navires chargés jaugeant 631.458 tonnes.

La marine marchande du Royaume comportait à cette date 4 vapeurs jaugeant 697 tonnes (nets) et 12 navires

à voile — de 50 tonnes et plus — jaugeant 4088 tonnes. La flotte de guerre comprenait, notamment, 2 croiseurs de 3050 tonnes avec 30 canons, 7 canonnières, 2 batteries flottantes.

Bangkok (1) est surtout en relations avec Singapour par « l'Ocean Steamship Company », avec Hongkong par la « Scottish oriental Steamship Company », toutes deux aux mains du Lloyd allemand, avec Saïgon par une ligne annexe des « Messageries maritimes » et avec l'Europe directement par une ligne danoise en pleine prospérité.

Nous reproduisons ci-après un tableau donnant le mouvement des navires à l'importation pendant ces dernières années.

		1897	1898	1899	1900	1901	1902
Anglais	% vaisseaux	74	76	65	38	25	14
	% tonnage	77	78	67	38	26	13
Allemands	% v.	5	6	16	45		
	% t.	8	7	19	51		
Norvégiens	% v.	14	9	15	3		
	% t.	11	7	4	2	16	24
Français	% v.	5	5	5	6		
	% t.	2	2	2	2		
Toutes les autres	% v.	2	4	8	9		
	% t.	2	6	8	7		

Nous y sommes étonnés des progrès de la Norvège, mais plus encore de ceux du commerce allemand, grâce au « Nord Deutscher Lloyd », qui a acquis une situation prédominante en Extrême-Orient.

Les larges subsides du gouvernement, dont le prestige s'accroît en conséquence (2), ne laissent pas aux compagnies privées l'espoir de pouvoir soutenir la lutte et il est

(1) A l'intérieur, plus de 4000 kilm. de lignes télégraphiques relient la capitale aux villes et localités importantes du Royaume.

(2) Visite du Prince Henri de Prusse à Bangkok, en 1899.

est visible que le développement allemand se fait là une fois de plus aux dépens de l'industrie anglaise.

C'est ainsi qu'un second Maroc se prépare sans bruit au Siam. D'après le rapport consulaire anglais de 1903, l'Allemagne tient le premier rang dans le mouvement maritime, la Norvège le deuxième et l'Angleterre occupe le troisième. Malgré la baisse du change, le commerce a été plus élevé en 1902 que toutes les années antérieures. Il a atteint à peu près le chiffre de huit millions de livres sterling, dont 4 1/2 millions pour les exportations et 3 1/2 millions pour les importations. 48 °/₀ des exportations vont à Singapour et 38 °/₀ à Hong-Kong. Singapour envoie 46 °/₀ des importations, Hong-Kong 24 °/₀, le Royaume-Uni 9 1/2 °/₀, l'Allemagne 4 1/2 °/₀, la France 4 °/₀. Le rapport du consul anglais à Bangkok signale pour 1904 un mouvement d'affaires de 10 millions de livres st., c'est-à-dire 2 1/2 fois plus élevé que celui de 1894.

Le riz figure pour 80 °/₀ dans les exportations.

L'exportation du bois de teck a également été remarquable pendant l'année 1902: il en a été expédié 56.649 tonnes, d'une valeur de 348.944 £. Près de la moitié en a été envoyée dans l'Inde et le quart à Hong-Kong.

Le S.-E. de la province de Battambang a, jusqu'ici, fourni presque exclusivement les saphirs; en 1890, il a été évalué que les 5/8 de la provision mondiale venaient de là. Mais les exportations diminuent considérablement, de même que celles des rubis, par suite de la baisse des prix à Londres.

Nous savons que toute la péninsule de Malacca n'est, pour ainsi dire, qu'un immense « magasin d'étain », que la production des « Etats fédérés » est devenue considérable: elle atteint 60 °/₀ de la production totale du monde, soit 42.000 tonnes valant 138.875.000 fr., en 1900. D'inépuisables réserves de métal sont en outre enfouies dans le sol des sultanats malais qui ressortissent encore à Bangkok: Ligor, Patani, Kelantan, Trenganou, Kemaman, sur la côte Est,

ont de riches gisements d'étain. L'exportation atteignait 4000 tonnes il y a quelques années, mais la production décline par suite de mauvaise administration.

Le commerce d'importation du Siam fait preuve, depuis quelques années, d'un développement constant; cette situation se maintiendra parce que la demande de matériel pour la construction de lignes ferrées et l'augmentation de la population créeront de nouveaux besoins à satisfaire. Parmi les importations on remarque, en 1902, les objets en coton (593.104 £), qui suivent immédiatement l'argent monnayé par rang d'importance. Puis on trouve les métaux et les machines, les conserves, les objets en soie, l'opium et le sucre. Les objets en coton viennent principalement d'Angleterre; l'Inde en fournit aussi une bonne part, ainsi que l'opium, par Singapour. L'importation de ce dernier produit est en croissance, malgré les défenses du gouvernement siamois. Les métaux et machines sont fournis par l'Allemagne (48 °/₀), l'Angleterre (47 °/₀), les Etats-Unis (3 °/₀), la Belgique (2 °/₀).

La Belgique a ses relations avec le Siam définies par le traité de Londres du 29 août 1868; les deux nations se traitent mutuellement sur le pied de la nation la plus favorisée (1). Le commerce spécial de la Belgique avec le Siam fut en 1903 et 1904:

Importations	1903: 1814 tonnes	d'une valeur de 300.000 fr.
	1904: 4005 »	» » » 900.000 fr.
Exportations	1903: 2499 tonnes	d'une valeur de 600.000 fr.
	1904: 3144 »	» » » 1.400.000 fr.

Elle a surtout exporté pour le Siam des métaux, de la verrerie, des bougies, des bières.

L'absence de marine marchande l'oblige à se servir des Allemands et des Anglais comme intermédiaires, lesquels

(1) *Chambre des représentants*, session de 1868-1869; voir les *Documents parlementaires*, pp. 44 et suiv., 65 et 66. Et le chapitre Siam dans DE BRAY, *La Belgique et le marché asiatique*, pp. 293-305.

en profitent pour entrer en relations plus intimes avec les Siamois et enlever ensuite les commandes destinées aux Belges.

Nous ne tarderons pas à voir se fortifier l'influence économique des Etats-Unis et du Japon, et il serait bon d'étudier leurs moyens de pénétration et d'adopter ceux qui leur réussissent particulièrement.

Quant à l'industrie du Siam, elle se borne à peu près au travail du riz, pour lequel 46 rizeries se sont élevées à Bangkok. Notons que les Chinois en possèdent 43. Eux encore sont les principaux exploitants des mines en général et leurs nombreux immigrants — 35.684 en 1902 — font au Siam une conquête économique des plus pacifique. Les premiers capitaux leur sont fournis par les banques, fort importantes installées à Bangkok. Nous citerons notamment: la Hongkong and Shanghai Banking Corporation, la Chartered Bank of India, Australia and China, la Banque de l'Indo-Chine et des agences de la Mercantile Bank of India, de la National Bank of China, de la International Banking Corporation de New-York.

SIAM HISTORIQUE

La portion de l'Indo-Chine que nous désignons sous le nom de Siam et de Cambodge formait jadis un pays appelé Cuch-Thloc, dont les habitants, les Tchames mélangés aux Malais venus des îles de la Sonde, étaient adonnés au commerce et à l'agriculture, et pratiquaient le culte du serpent; ils se nommaient Khomen. Au Ve siècle avant notre ère, dit M. Fournereau, l'élément primitif fut modifié par une nouvelle infusion de sang étranger. Prea-Thong, fils du souverain du Delhi, se révolta contre son père et voulut le contraindre à lui céder une partie de ses Etats. Vaincu et puni de l'exil, il vint se fixer dans le Cuch-Thloc, suivi d'un certain nombre de ses partisans, y fonda la ville de Cou-Khan, à 45 kilm. au N.-O du Tonlé-Sap. Il eut à combattre cependant le roi des Khomen qui, vaincu, laissa Prea-Thong seul souverain. Son royaume devint le Cambodge ou Etat Khmer. Ainsi pénétra le brahmanisme dans ces régions. — Des légendes hindoues marquent les rapports étroits qui, dans la suite, lient le Siam, le Laos, le Tchampa (c'est le Binh-Thuan de nos jours) et l'Annam.

Le Siam, qui au VIIe siècle relevait du Cambodge, s'en rendit plus tard indépendant, d'où son nom de Muang-Thai, qui signifie « Royaume des Libres »; c'est le commencement de la décadence des Khmers.

En 1662, des missionnaires français arrivèrent pour la première fois dans la capitale du Siam, qui était alors Ayuthia. En 1673, d'autres apportèrent au roi de Siam des lettres du pape et de Louis XIV. A la fin du XVIIe siècle, les Hollandais, maîtres de la plus grande partie de la presqu'île de Malacca, étaient à l'apogée de leur puissance maritime et coloniale; leurs flottes de commerce sillon-

naient l'Extrême-Orient, leurs agents exploraient la Chine et l'Indo-Chine. Le roi de Siam, qui redoutait beaucoup les Hollandais, voulait faire alliance avec le roi de France, le vainqueur (paix de Nimègue, 1678) de ceux que le souverain asiatique considérait comme ses plus menaçants ennemis. Il était persuadé que ceux-ci n'oseraient l'attaquer s'il était l'allié d'un monarque aussi puissant. Sur les avis pressants d'un Européen, appelé Constance Phalkon, dont il avait fait son conseiller (en voit que la tradition de faire appel à des Européens pour diriger la politique extérieure du Siam date déjà), le roi de Siam entra en relations avec la France. Une première ambassade à Louis XIV, en 1680, vint lui offrir des présents du roi de Siam et la cession de la ville de Singor et du territoire avoisinant. Une seconde ambassade, en 1684, vint lui demander d'envoyer des troupes et de prendre le Siam sous la protection de la France; cette offre fut acceptée et les Français occupèrent les forts de Bangkok. Mais une insurrection siamoise — parti national conduit par Pitracha — s'empara de la personne du Roi qui fut empoisonné. Pitracha prit sa place, les Français durent se retirer, et en 1689 les derniers Français qui avaient occupé le Siam débarquèrent à Pondichéry; les Hollandais revenaient tout puissants à Bangkok avec l'usurpateur.

Jusqu'au milieu du XIX^e^ siècle, les missions catholiques seules représentèrent courageusement l'influence française, bien que souvent inquiétées et ruinées par les invasions birmanes ou les Siamois eux-mêmes. Les empiétements de l'Angleterre devaient fournir une seconde fois à la France l'occasion de reprendre vis-à-vis de la cour de Bangkok un rôle actif et prépondérant. La Compagnie des Indes avait acquis, en 1819, Singapour et, en 1821, le territoire de Malacca. Elle tenait ainsi le S. de la presqu'île sur laquelle le Siam avait, dans les siècles précédents, développé son influence. A l'O. du Siam, la Compagnie anglaise avait, à la suite de guerres heureuses, enlevé à la Birmanie certaines

provinces, entre autres celle du Tenasserim qui, avant la fin du XVIII^e^ siècle, avait fait partie intégrante du royaume de Siam. Malgré un traité de commerce présenté en 1826 par l'Angleterre et accepté, — sans enthousiasme d'ailleurs — par le roi de Siam, des tentatives étaient faites, en 1840, dans le sens d'un rapprochement avec la France. En 1856, un traité de paix, de commerce et d'amitié réservait à l'influence française de sérieux avantages commerciaux et politiques, notamment le droit de faire remonter des navires de guerre dans le Ménam jusqu'au mouillage de Paknam.

La Cochinchine devint possession française en 1859. Peu de temps auparavant, l'Angleterre avait de nouveau démembré la Birmanie et annexé le Pégou.

Cependant, en 1842, le roi de Cambodge, attaqué par les Annamites qui s'étaient emparés déjà de la basse Cochinchine, appela le Siam à son secours. Celui-ci en profita pour s'annexer les riches provinces de Battambang et d'Angkor. En 1863, la France conclut un arrangement avec le Siam: celui-ci lui reconnaissait tous droits de protectorat sur le Cambodge, mais obtenait en même temps reconnaissance de possession des provinces de Battambang et d'Angkor. C'était un succès pour la politique du Siam, confirmé par un nouveau traité — 15 août 1867 — qui nommait une commission mixte de délimitation des frontières siamo-cambodgiennes. Les travaux ne furent jamais définitifs.

Dès 1864, la brochure de Francis Garnier « La Cochinchine française en 1864 », signalait que la France devait chercher, par la voie du Mékong, à établir des communications commerciales entre la Cochinchine et la Chine méridionale. En 1887, la mission Camille Gauthier, pour l'étude des voies commerciales de l'Indo-Chine, parcourait l'itinéraire Bangkok-Ménam jusqu'à Fang, limite de la navigation à vapeur sur ce fleuve, — Mékong-Luang-Prabang. En 1892, le Siam ayant pénétré dans le Laos rive gauche du Mékong, et dans certains territoires de l'Annam, la France intervint par la force et imposa un nouveau traité — 3 octo-

bre 1893. — Il est à remarquer que ces conquêtes du Siam vers l'Est coïncidaient avec l'annexion de la Haute-Birmanie par l'Angleterre et l'augmentation de l'influence des agents britanniques à Bangkok. Par le traité de 1893, le Siam reconnaissait à la France tous droits sur la rive gauche du Mékong, lui payait une indemnité de 3 millions de francs, admettait l'occupation de la rivière et du port de Chantaboun, jusqu'à complète exécution de ses engagements.

A cette même époque, la France et l'Angleterre se rencontraient sur le Haut-Mékong, cette dernière élevant des prétentions sur les Etats Shans, rive gauche. Il paraît que ces territoires devaient donner passage à la voie ferrée destinée, à relier Moulmein et Rangoon aux provinces méridionales de la Chine.

L'idée de l'Etat-tampon est alors émise et fortement discutée, sans être adoptée. Une commission mixte fut chargée d'établir une carte géographiquement et politiquement aussi exacte que possible qui pût servir de base précise aux négociations futures. En 1894-95, la mission remonte le Ménam jusqu'à Pitchaï et, par Chieng-Maï et Chieng-Sen, atteint Luang-Prabang. Ses résultats servirent de base à la conclusion de deux conventions internationales modifiant les frontières du Haut-Laos français. L'arrangement signé à Londres le 15 janvier 1896 adoptait le thalweg du haut Mékong à partir de l'embouchure de la rivière Nam-Huok comme frontière entre la Birmanie et l'Annam. Les deux gouvernements de Paris et de Londres convinrent expressément que tous les droits et privilèges acquis ou à acquérir par l'un d'eux au Yunnan et, plus au nord, au Se Tchouen, s'appliqueraient également à l'autre.

En outre, ils s'engageaient à respecter toujours l'indépendance du Siam, ou mieux de la vallée du Ménam.

Mais la France s'aigrit de la perte de toute influence intérieure au Siam au profit par trop marqué de sa rivale. Elle fait remarquer que, pour l'organisation de ses services administratifs, de sa flotte et de son armée, la cour de

Bangkok a fait appel à des spécialistes et à des officiers étrangers, en écartant les Français: on cite 95 Anglais, 42 Allemands, 35 Danois, des Belges, 2 Français! Ce n'est pas tout, la police de Bangkok est faite par un corps de 1500 sikhs envoyés par le gouvernement des Indes et commandés par des officiers anglais du cadre régulier. C'est une violation de l'accord de 1896, par lequel les contractants s'engageaient à n'envoyer aucune force armée dans la vallée du Ménam. Le traité de 1902, si critiqué par la suite, n'apporte guère de changement à l'état de choses. Il stipule particulièrement que:

1° Le gouvernement siamois renonce à toute prétention sur les territoires de la rive gauche du Mékong et les îles du fleuve;

2° La France cède les deux provinces de Battambang et de Siam-Reap;

3° Les eaux du Mékong et du Grand Lac cessent d'être exclusivement françaises;

4° Les garnisons de la vallée du Mékong seront exclusivement siamoises;

5° Les Chinois déjà inscrits sur les contrôles de la légation française seront soumis à la loi siamoise et jugés par les tribunaux du Siam;

6° Chantaboun sera évacué;

7° La construction des ports, canaux et chemins de fer de la partie siamoise du bassin du Mékong est réservée aux ingénieurs français.

Le délai pour la ratification de cette convention expirait le 7 février 1903, il a été successivement prorogé au 31 mars, puis au 31 décembre 1903, et encore au 15 février 1904, car les critiques grondaient en France. A cette date, un nouveau traité (1), destiné à remplacer celui de 1902 ratifie celui-ci, déclare que le Siam abandonne toute prétention sur le royaume de Luang-Prabang, et donne à la France le port de Kratt;

(1) La carte du Siam que nous publions signale les frontières actuelles de ce royaume. Les modifications successives dans le tracé des frontières sont clairement montrées dans la carte du Siam publiée par le *Geographen-Kalender*, 1903-1904, carte 1, avec le texte explicatif, pp. 37-38; voir aussi, *Ibidem*, 1905-1906, carte 5 et p. 41.

Chantaboun ne sera évacué qu'après la délimitation de la nouvelle frontière. Ce port est évacué depuis le 9 janvier 1905. — les Français y avaient dépensé 10 millions.

Nous l'avons donc suffisamment vu, le Siam est depuis longtemps convoité par ses voisins les Anglais et les Français, bien que les uns et les autres s'en défendent.

Campbell écrivait dernièrement: « La plus pressante question au point de vue de la politique pratique est de se demander comment seront nos relations avec cette contrée dans l'avenir prochain. Problème compliqué: la France veut le Siam et ne souffre aucun accroissement d'influence anglaise qui, cependant, n'a qu'un but: empêcher toute restriction à son commerce, obtenir une administration convenable. Quand un mouvement quelconque prendra-t-il franchement place entre les intérêts du commerce européen et ceux du peuple lui-même? Mais l'Angleterre saura intervenir, elle qui a le contrôle des destinées siamoises, pour ne pas les laisser à la merci d'une puissance (la France) qui n'a en vue que la satisfaction de ses intérêts matériels! »

Et ailleurs: « Il doit être observé que si le Siam tombait au pouvoir d'une puissance comme l'Angleterre, la face du pays serait complètement transformée en une demi-génération, tandis que ses richesses seraient plusieurs fois multipliées. » Déjà en 1883, dans un livre qui fit beaucoup de bruit, « Across Chrysé », un publiciste anglais, M. Colquhoun, écrivait: « L'extension des voies de communication, à l'intérieur de la Birmanie anglaise, telles que le chemin de fer allant à Toungou, ne doit être que le point de départ de l'extension dans le Shan et le Yunnan... Tous les intérêts mercantiles et maritimes de l'Angleterre sont ici en jeu... Nous commettrions une faute grave, en différant plus longtemps de prendre possession de ce débouché. La France nous presse le flanc au Tonkin. Nous n'avons pas de temps à perdre. »

Et du côté de la France, la menace perce à propos de tout, lorsqu'elle n'est pas absolument catégorique. En 1900,

Mme Isabelle Massieu disait, à propos du Luang-Prabang: « Si nous avons des craintes à concevoir dans ce pays, elles ne peuvent naître que du fait des Siamois, résolus à nous créer beaucoup de difficultés sur le Mékong. D'ailleurs, notre attitude passive à Bangkok et notre peur des complications leur ont permis, depuis longtemps, d'envahir sur la rive droite du fleuve la bande neutre de 25 kilm., stipulée par la convention de 1893, et cela pourra, plus encore, compromettre l'avenir de l'Indo-Chine. Il suffirait, ce qu'à Dieu ne plaise! qu'une nation ennemie (l'Angleterre sans doute) voulût étendre la main pour s'emparer du merveilleux grenier d'abondance qui s'appelle Bangkok et le Siam. » A la suite du traité de février 1904, on avait appris que la baie de Kratt, — futur point d'appui de l'escadre française et nécessaire aboutissement maritime du chemin de fer de Battambang —, cédée à la France par le nouveau traité en échange de l'évacuation immédiate de Chantaboun, était abandonnée par ses habitants, à l'instigation des autorités siamoises, la conséquence de ce dépeuplement étant de rendre la main-d'œuvre des plus difficile et l'installation française inefficace. Eh bien! dans les cercles politiques, on s'était très hautement demandé si le gouvernement français, pour répondre à cette « inqualifiable manœuvre du Siam », ne refuserait pas, par représailles, d'évacuer Chantaboun.

Dans un article véhément, M. Robert de Caix se plaint d'une trop grande influence anglaise: l'anglais se parle seul, la politique siamoise est aux mains des Anglais, l'éducation des princes siamois s'est faite en Angleterre (1884-85), les agents de la diplomatie anglaise ont de dix à vingt ans de séjour au Siam, deviennent conseillers des princes et en somme vice-ministres. Aux Français, que donne-t-on? Des sinécures décoratives, mais pas d'influence! Que reste-t-il de la France à Bangkok: la succursale de la Banque d'Indo-Chine, les Messageries fluviales de Cochinchine, une seule maison française d'exportation de teck,

et, surtout, les 2000 protégés chincis délaissés par le traité de 1902, tous travailleurs, gens d'affaires, dont l'abandon constitue une grave faute politique doublée d'un manque de parole (1). Cependant s'élaborent des mesures financières préparant un plus large empire britannique: la substitution de la base monétaire *or* au tical (1 fr. 25) d'argent, grâce à la place de Londres et à la banque anglaise; le projet d'un emprunt siamois à Londres avec gages sur tout l'actif du Siam. Il ne faut plus perdre de temps à traiter avec le Siam, s'écrie M. de Caix, mais prendre situation définitive dans le Mékong. Les Anglais l'ont fait à Kelantan et à Trenganou lorsqu'il fut question d'octroyer une concession de chemin de fer à des étrangers dans le Malacca siamois. Tarder encore, c'est se laisser accumuler les obstacles: de la part du Siam, meilleure organisation; de l'Angleterre aussi, qui vient derrière et qui aura terminé son œuvre dans sa sphère d'influence de l'Ouest.

Il est maintenant à espérer que le traité franco-siamois du 15 février 1904 a satisfait les coloniaux français les plus exigeants et que les rapports seront désormais absolument amicaux entre les deux gouvernements.

Cependant, les Siamois sont devenus méfiants, et prudents. Sous le règne du sage Mongkut (1851-1868), le roi philosophe et éclairé du siècle dernier, le Siam fut ouvert au commerce européen, par des traités faits en 1855 et 1856 avec les représentants de la Grande Bretagne, des Etats-Unis et de la France. Il est à remarquer qu'ils furent acceptés librement, sans être extorqués par la force, comme au Japon à la même époque. Bien plus, le roi a compris la nécessité, pour son pays, d'adopter les méthodes occidentales, ou du moins, d'emprunter à la civilisation occidentale des armes pour défendre son indépendance. Aussi s'est-il empressé d'appeler à son aide des Européens capables de l'aider dans

(1) Les articles 10, 11, 12 et 13 du traité du 15 février 1904 ont donné une solution satisfaisante à ce sujet.

les multiples réformes à introduire peu à peu et prudemment parmi son peuple. Son fils, le roi actuel, S. M. Chulalongkorn, a hérité des mêmes principes. En 1874, il publia un décret par lequel il ordonnait à ses ministres, nobles, etc., de ne plus se prosterner devant lui en public. Actuellement, la cour siamoise apparaît à la moderne, le Roi en uniforme européen, se promenant et causant familièrement avec les Siamois et les étrangers, mais conservant malgré cela parmi ses sujets une très grande autorité.

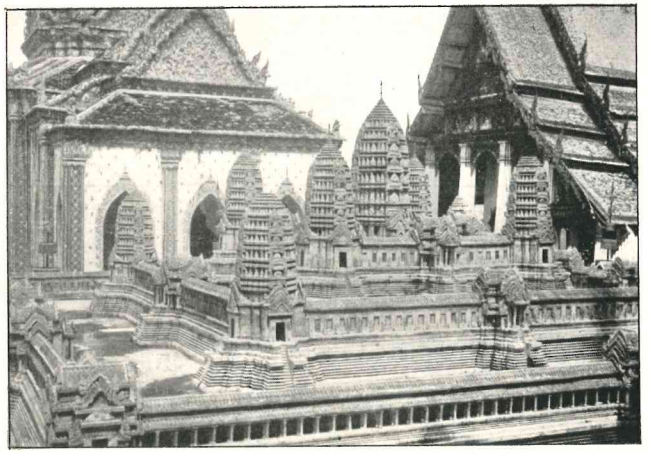
En 1888, une crise avait commencé, les difficultés avec la France ayant augmenté. Le Roi appela auprès de lui un Belge, Rolin-Jacquemyns. Une demande d'arbitrage du Siam fut refusée par la France en 1893. Le différend fut terminé par le traité de 1893, vu ci-dessus. C'est surtout depuis l'arrivée de notre compatriote, que le Roi a appelé des conseillers occidentaux, sans attendre qu'on les lui impose. Rolin et les juristes belges ont donné aux Thaïs la connaissance des droits européens, opposés aux prétentions annexionnistes des Français qui, par une presse bruyante, accusèrent bientôt le premier ministre de favoriser la politique anglaise. Le droit devint ainsi la première défense du Siam, et ce sont les Belges, enfants d'un petit pays, qui ont eu le bonheur d'apporter cette aide efficace à leurs faibles amis d'Asie. Ils se sont d'abord appliqués à entourer l'administration de la justice des garanties qui en assurent l'impartialité en Europe. Le Siam est, en conséquence, à même de demander, comme le Japon, l'abolition des juridictions consulaires, dont les droits d'exterritorialité sont des causes constantes d'irritation. Ils constituent une entrave pour le gouvernement, limitent la souveraineté royale.

En 1897, le Roi visita l'Europe, fut notamment reçu à Bruxelles avec le plus grand déploiement de luxe et de sympathies. Depuis il a accentué sa volonté de constituer le Siam en Etat à la moderne.

Des budgets pour l'armée et la marine ont été créés, des chemins de fer sont poussés vers l'intérieur avec énergie.

Les Danois organisent la gendarmerie et la marine; les Allemands dirigent les chemins de fer et les postes; les Italiens créent la voirie à Bangkok; les Belges ont élaboré le code pénal, outre des règlements divers portant sur la police des fleuves, la navigation, les mines, la protection des forêts, la santé publique, etc.; les Anglais s'occupent de l'instruction publique et dirigent les écoles supérieures. Et tandis que les bustes en bronze des Souverains européens trônent au palais à côté de meubles allemands, de nombreux bâtiments civils s'érigent en style italien, les usines s'élèvent, Bangkok devient une magnifique capitale cosmopolite, la vraie Venise du Pacifique!

Par les progrès qu'ils ont effectués si nombreux dans ces derniers temps, les Siamois prouvent qu'ils sauront défendre leur indépendance. Le traité conclu avec le Japon, en 1898, n'a pas été simplement le signal de relations commerciales importantes entre les deux pays, mais a encore pour but, sans doute, d'aider le Siam dans les moments de danger. Il serait curieux de connaître exactement ce que furent les relations siamo-japonaises pendant la guerre russo-japonaise. Toutefois, la crainte d'intervention étrangère est constante: de crainte des cuirassés européens on ne perce pas de chenal dans la barre du Ménam. C'est, d'ailleurs, une des principales causes qui ont concouru à maintenir l'indépendance du Siam. Les préoccupations économiques de l'Angleterre et de la France, toutes deux poussées vers la Chine méridionale par l'Irrawaddy, la Salouen, le Mékong et le Song-Kooï ont en outre été des plus précieuses pour les Siamois. Ils n'auraient pas échappé aux Européens si leur Ménam avait eu ses sources au Yunnan!



Bangkok. Reproduction du wat d'Angkor (Indo-Chine) dans une des cours du wat Pra-Kéo.

Bangkok. Type d'architecture siamoise.

SIAM POLITIQUE

Le cours du Mékong, depuis en amont de Chieng-Sen jusqu'en amont de Bassac, forme à l'E. et au N. la frontière avec l'Indo-Chine française (traité du 3 octobre 1893). Toutefois, les territoires du Luang-Prabang, rive droite, sont cédés à la France — traité du 15 février 1904 — de sorte que, sur près de 500 kilm. les deux rives du fleuve seront désormais complètement françaises. Du Mékong au golfe de Siam, la frontière n'a été délimitée que sur le Grand lac ou Tonlé-Sap. M. Delcassé a fait savoir dernièrement que, sur l'ordre du roi de Siam, le président de la commission siamoise de délimitation avait accepté le tracé demandé par la France, c'est-à-dire que la ligne frontière est portée au cap Lemling et à la rivière de Paknam-Veu (1).

La frontière avec l'Indo Chine anglaise, au N.-O. et à l'O., quitte le Mékong en amont de Chieng-Sen, passe un peu au N. des sources du Me-Ping, atteint la Salouen, suit vers le S.-E. son affluent le Thoung-Yen, contourne les sources du Mékong, pénètre dans le bassin du Tenasserim, et atteint le golfe du Bengale, dans l'isthme de Kra, à l'embouchure du Pak-Chan (océan Indien). Dans la presqu'île de Malacca, la convention du 29 novembre 1889 a fixé la frontière S.-E. au cap du Milieu (mer de Chine), en laissant au N. les Etats de Patani, Kélantan, Kédah, sous la dépendance du Siam, et ceux de Pérak, Pahang,

(1) Voir texte du traité franco-siamois du 15 février 1904 dans André Tardieu, *Questions diplomatiques de l'année* 1904. Appendice, p. 303.

au S., sous la dépendance anglaise. La convention anglo-française du 15 janvier 1896 n'a garanti au Siam que la portion centrale du royaume, la vallée du Ménam ; le bassin du Mékong à l'E. étant reconnu sous l'influence française, celui de la Salouen à l'O. et la presqu'île de Malacca au S., sous l'influence anglaise.

Le Siam, ainsi compris environ entre les 4° et 20° 30' latit. N., les 97° et 105° long. E., a une superficie de 634.000 kilm.²

Le Royaume de Siam est une monarchie absolue. Mais, fait unique au monde, le Roi et ses ministres ont été les initiateurs de réformes limitant leurs pouvoirs. Tout en conservant le droit absolu de veto et d'initiative, S. M. Chulalongkorn, malgré son habileté et sa supériorité, ne peut prendre une part exclusive à toutes les affaires de son Royaume. Aussi se fait-il aider, depuis 1891, d'un « Conseil de Ministres », dont les membres — ses frères — dirigent les divers départements: affaires étrangères, finances, intérieur, instruction publique et cultes, guerre, marine, agriculture, justice, travaux publics, etc.

Ils détiennent le pouvoir exécutif et constituent le pouvoir réel dans l'Etat, placés entre le Roi et un « Conseil Législatif », institué par décret du 10 janvier 1895 et composé de 40 à 50 membres, lesquels sont nommés par le Souverain et donnent leur avis sur les projets de loi.

Les ministres sont indépendants les uns des autres, sont assistés d'un vice-ministre et généralement d'Européens. Les Anglais se rencontrent dans les départements les plus importants: Trésorerie, Revenus, Coutumes, Education, Police, Forêts, Mines; les Allemands sont aux Postes et Chemins de fer; les Danois à la Marine; les Belges à la Justice.

Le Siam avait naguère la réputation d'être une des contrées les plus mal administrées du monde: les ruineuses taxations, la cruauté et la corruption des agents officiels

étaient au-dessus de toute supposition. Dans ces toutes dernières années, des réformes sérieuses ont été appliquées, et d'ici peu les abus auront complètement disparu dans tous les domaines. La plupart sont dues à Rolin-Jacquemyns, conseiller général pendant neuf années de séjour au Siam, malheureusement mort en 1902. Par son tact et son jugement, sa simplicité, il parvint à forcer toutes les sympathies, à acquérir une influence extrême. Il sut en user pour réorganiser les finances, pressante mesure dont les bienfaits ne tardèrent pas à se faire sentir. Les revenus actuels s'élèvent, en effet, à environ 60 millions de francs, provenant en grande partie des impôts sur le jeu, l'opium, l'alcool. Avec l'aide de juges belges, Rolin-Jacquemyns parvint à établir des cours de justice que le prince Rabi, ministre actuel de justice, ancien gradué d'Oxford, développe dans les diverses provinces pour le plus grand bonheur du peuple.

Ajoutons cependant que, jusqu'ici, dans tous les départements, l'administration est peu active, elle est inerte à tous les degrés, personne n'ayant de responsabilité bien définie. D'où des abus difficiles à extirper. Toutefois, le prince Damrong, ministre de l'Intérieur, doué d'une énergie et d'une culture exceptionnelles, a entrepris d'exercer un contrôle sévère sur les agents locaux, grâce au système centralisateur de l'administration intérieure. Tout le royaume, y compris les dépendances malaises, a été divisé en 18 cercles qui, tous, sauf le cercle métropolitain de Bangkok, sont sous la surveillance directe du Ministre. A la tête de chacun d'eux se trouve un Haut Commissaire, directement responsable vis à vis du gouvernement central. Les Cercles sont divisés en provinces, arrondissements, districts et villages, ceux-ci en hameaux. A la tête de ces derniers, constitués souvent d'une vingtaine de familles, est placé un ancien, et les anciens nomment le chef du village. Le village est donc l'unité du système, auquel

s'adaptent les vieilles coutumes des Thaïs et des peuples de l'Indo-Chine en général. Le peuple, au point de vue politique, est une quantité négligeable; il a un seul droit politique, celui d'élire le doyen du village. Il n'aspire d'ailleurs pas à en posséder davantage.

Tandis qu'en Belgique la nation entière se préoccupe de l'emploi de ses finances, au Siam il existe une confusion complète entre le budget public et le budget privé; la famille royale englobe donc la presque totalité des revenus de l'Etat.

L'étude de cette famille royale est des plus intéressante. Le Roi, né en 1853, a environ quarante femmes, parmi lesquelles plusieurs peuvent être reines. Mais l'une de ces dernières a un rôle prépondérant; c'est la reine régente, nommée à ce rang en 1897. Mère du prince héritier, né en 1881, elle est, après le Roi, la personnalité la plus puissante du Siam, capable et énergique. C'est la demi-sœur du Roi, ce qui nous paraît drôle, de prime abord. La question des mésalliances explique cet état de choses: un fils de Roi ne peut épouser qu'une fille de Roi. Mais si on trouvait facilement des princesses voisines, quand le Tonkin, l'Annam, etc., n'étaient pas aux mains des Français, il n'en est plus ainsi aujourd'hui, et, pour ne pas se mésallier, le Roi a dû épouser sa demi-sœur. Il a ainsi pris pour femmes successivement ses cinq demi-sœurs, qui sont donc cinq reines — une qui a les faveurs, les quatre autres n'étant pas pour cela en disgrâce. Enfin, il y a les concubines, celles qui ne sont pas de sang royal.

Les nombreux enfants actuels du Roi se divisent en deux grandes catégories: A) les héritiers de la reine, ou les princes et princesses; B) les autres, qui occupent tous de hauts emplois. Tout ce monde habite le palais de Bangkok, lequel, entouré d'une forte enceinte, comprend une partie accessible — clubs, théâtres, ministères — et une partie inaccessible où se trouve le Roi parmi ses

femmes et les services particuliers, en tout 3000 femmes! On peut y entrer pour service ou pour débattre une question administrative; mais on est alors escorté d'un « policeman » féminin. A l'encontre des harems, les femmes n'ont pas une vie claustrale; on voit souvent en promenade, même à bicyclette, beaucoup de jolies Siamoises du Palais.

Les enfants à l'adolescence quittent le palais et doivent se faire une position. Toute cette progéniture devient ainsi un danger pour le trône. Car, à l'exemple de ce qui s'est passé en France et en Russie, il faut faire des éliminations parmi cette famille royale qui pourrait atteindre des proportions gigantesques. Les fils et petit-fils de Roi sont princes et nobles; puis les autres générations perdent la qualité de nobles, ne font plus partie de la cour. Elles ont encore un titre, qui ne donne droit à aucun privilège, les désigne simplement comme étant de sang royal. Ceux qui se trouvent dans l'indigence touchent une pension annuelle de 75 fr., suffisante pour vivre au Siam. A la 5e génération, il n'y a plus de distinction.

On comprend aisément que pareil nombre de « budgétivores » absorbent les plus beaux revenus de l'Etat!

Les princes vont dans l'administration: ce sont les gouverneurs, les ministres. Et, en passant, disons que les emplois officiels, en général, sont donnés d'une façon souvent très bizarre, avec favoritisme.

Les Siamois, tout comme les Chinois, et à l'encontre des Japonais, ont un profond dédain de l'armée. L'officier n'a aucun prestige; le métier des armes est laissé aux classes inférieures. Sans doute, le Siam n'a plus guère à craindre d'ennemis de sa force, maintenant que les Etats indigènes de l'Indo-Chine et de la péninsule malaise ont été occupés par les Anglais et les Français; mais l'armée peut être un très utile appoint à la police et à la gendarmerie, lors, par exemple, d'agressions contre les Européens, ou pour

contenir une trop grande immigration chinoise. Or, si jadis la monarchie absolue était soutenue par un peuple loyal, possédant les vertus martiales qui conduisent à la conquête, aujourd'hui il faut noter que ce sont les descendants des prisonniers de guerre — l'esclavage a été aboli par le Roi en 1874 — qui constituent la majorité de l'armée et de la marine, cette obligation de service étant héréditaire. N'est-il pas à craindre, alors, que l'anéantissement de l'esprit militaire n'ait entraîné chez les Siamois la disparition des idées de devoir et de sacrifice? Se font-ils, du patriotisme, la même conception que les Japonais, chez lesquels elle est analogue à celle des Européens, et qui, uniquement soucieux de l'indépendance et de la grandeur de leur pays, renonceraient sans hésiter à toute leur organisation sociale et religieuse, à leurs traditions les plus chères, s'ils croyaient qu'il dût en résulter un bénéfice pour la puissance de leur patrie. Nous doutons de ces dispositions patriotiques chez les Siamois, bien que nous puissions assister sous peu à une forte réaction résultant du fameux prestige des armées japonaises dans toute l'Asie (1).

Une autre question nous préoccupe vivement aussi dans l'analyse des institutions du peuple siamois: nous voulons parler de la religion. La religion siamoise est le Bouddhisme du Sud, mélangé de Brahmanisme; elle admet le dogme de la transmigration des âmes. Quant au clergé, il ne constitue pas un ordre. Tout Siamois passe au moins cinq jours au « Wat » ou temple, — le Roi Mongkut

(1) Un compte-rendu détaillé d'un ouvrage récent (A. C. Carter, *The Kingdom of Siam*, New-York, Putnam's Sons), publié par Nocentini dans la *Rivista geografica italiana*, 1905, fasc. 10, pp. 620-625, sous le titre *Il reame del Siam*, nous apprend que l'on est déjà entré dans la voie des réformes: « La legge in vigore obbliga ogni cittadino a passare qualche tempo sotto le armi, pure ammettendo esecuzioni e limite consigliati dalle condizioni speciali del paese. Il servizio è di due anni dopo i quali ciascuno passa alla riserva che è di primo e secondo grado ».

y a séjourné 26 ans —, et ceux qui y restent deviennent les prêtres. Ils forment la classe instruite du pays. Un Siamois lettré ne connaîtra pas les rayons X ou la télégraphie sans fil, mais vous pouvez lui demander la vie de Jésus ou un chapitre de la Bible. Il est donc indispensable de rechercher la part d'influence de la religion sur l'évolution de ce peuple.

« Il est assez étrange, par exemple, de constater que les » Siamois, qui tous ont passé quelque temps à la pagode » et connaissent les habitudes de paresse et les vices des » talapoins, leurs prêtres, leur accordent tant de respect, » se privent de nourriture pour la leur donner — car tous » les talapoins doivent mendier — et les appellent dans » toutes les circonstances marquantes de leur vie. C'est que » tous ces vices leur sont personnels, et que leur inter- » vention conserve toujours la même efficacité auprès de » Bouddha. D'autre part, les Siamois sont très superstitieux et » leurs sorciers, appelés « Modù », ont une influence énorme » sur la masse du peuple, dont ils sont en même temps les » médecins.

» Les talapoins et les sorciers sont, avec les mandarins, » de véritables fléaux pour l'indigène. Ils s'entendent tous » ensemble pour lui extorquer jusqu'à son dernier tical. » Suprêmement fataliste, jamais il n'aura la moindre velléité » de révolte, le moindre désir de liberté. Aussi ne cache-t-il » pas son étonnement aux Européens qui lui parlent de » pays où les habitants ne sont exploités ni par les man- » darins, ni par les talapoins, ni par les sorciers. Trop poli » pour oser montrer son incrédulité, il se contente de sou- » rire et s'éloigne, redoutant, s'il entendait plus longtemps » un tel langage, d'attirer sur lui et sur les siens le cour- » roux céleste » (1).

(1) Fr. Mury, *Religions et superstitions siamoises*, dans *Revue de Géographie*, 1904, p. 46.

Les Siamois ne sont pas gens de hautes idées ou de nobles aspirations, et ce défaut ne doit pas être mis entièrement sur le compte de leur religion; leur propre apathie a conspiré avec les enseignements reçus, les croyances, pour étouffer tout enthousiasme. S'ils n'ont pas d'héroïques exemples de sacrifice pour autrui, ils ont l'esprit de charité largement répandu; et si la conception de pureté et de chasteté est moins élevée que dans les pays chrétiens, encore l'immoralité est-elle souvent moins flagrante qu'ici, sous toutes les formes du vice. La tolérance en matière religieuse est complète; nous devons admirer cette largeur de vue chez un peuple aussi ignorant. Le roi actuel a même été jusqu'à aviser ses sujets qu'ils peuvent adopter la religion qui leur paraît la meilleure. Il a confié l'éducation de ses propres enfants et de ceux des classes dirigeantes à des chrétiens et à des étrangers. La même tolérance existe au Japon, et il est à remarquer, dit P. Leroy-Beaulieu, que la rénovation du Japon s'est faite en dehors de toute idée de religion. « C'est, sans doute, que la religion n'apparaît pas aujourd'hui, comme jadis, au premier plan de la civilisation de l'occident; elle est un peu cachée par l'importance des découvertes scientifiques, des améliorations matérielles; à tort ou à raison, l'esprit du siècle prétend résoudre en dehors d'elle les problèmes politiques et sociaux. » Le Siam semble prendre un moyen terme, assuré que les missionnaires catholiques français et protestants américains ont fait belle œuvre de civilisation et d'éducation chez lui, que beaucoup de ses progrès leur sont dus, directement ou indirectement.

Plus que jamais, l'issue des luttes entre nations dépend des qualités morales plutôt que physiques. La force du corps politique est liée à celle de la famille, première organisation dans l'Etat. Et la famille est surtout forte par la mère, par la femme.

Nous connaissons l'influence du bouddhisme sur la

douceur légendaire et l'humanité du peuple siamois, qui s'abstient de tuer les animaux, même ceux qui doivent le nourrir. Il a fait montre de ces qualités dans les réformes du code pénal et du régime pénitencier, effectuées pendant le cours de cette génération; nous les retrouvons dans les traitements des enfants pour lesquels les parents ont le plus grand attachement. Nous devinons aussitôt que la situation de la femme ne sera pas malheureuse, dans ce pays où pourtant la polygamie est de tradition, mais peu pratiquée, heureusement. Car les peuples polygames ou de mœurs relâchées détruisent la famille et se condamnent à mort. Le mahométisme a prouvé la funeste influence de ses doctrines sur les institutions sociales des pays où il s'est implanté. On ne peut formuler semblable reproche contre le bouddhisme, qui honore la chasteté des deux sexes et s'est toujours opposé à la polygamie, élevant ainsi la femme à sa vraie qualité de fidèle compagne de l'homme.

Dans le peuple, la plupart des hommes n'ont qu'une femme: outre les raisons économiques, il faut y voir l'influence de la femme, qui parvient à écarter les rivales. Dans les classes supérieures, l'influence européenne a amené de fortes tendances à la monogamie. D'autre part, aucun obstacle n'est mis à l'éducation à l'européenne des jeunes filles de la haute société; ce sera bientôt la meilleure arme contre la polygamie.

Au Siam, quelles qu'en soient les causes, la position de la femme contraste favorablement avec celle de la plupart des femmes orientales. A Bangkok, on est vite frappé de la robustesse et du maintien ferme de la femme en général; on la confond souvent avec l'homme, dont elle porte l'habit et la courte chevelure. Pourtant, sa large participation au travail prouve que son émancipation est loin d'être complète, et tout en essayant d'élever sa moralité et sa mentalité, il faut travailler à son relèvement matériel. On ne pourra

vraisemblablement obtenir quelque succès dans cette voie, qu'en agissant directement sur certaines particularités du caractère national, qu'en changeant certaines coutumes (1) par trop opposées à pareille évolution. Que les Siamois, peuple tempérant, boivent surtout de l'eau, du thé, et très peu de vin d'arak, — produit de la distillation du riz fermenté —; que l'alimentation, toute de riz, de poisson et de fruits, soit simple et peu abondante; qu'ils soient bien faits, quoique petits, — moins dans le peuple que dans la classe aisée où l'indolence, la vie sensuelle, les mariages consanguins amènent inévitablement une dégénérescence de la race —, qu'ils soient souples, agiles, cavaliers consommés et excellents nageurs; tant mieux, ce sont là de sérieuses et précieuses qualités. Il n'y a guère d'inconvénient à ce qu'ils fument beaucoup, le plus souvent de grosses et fortes cigarettes, que les gamins même portent derrière l'oreille en jouant; à ce que l'usage très répandu du bétel leur noircissent les dents, marque de beauté bien originale; à ce qu'ils aiment les danses gracieuses des Siamoises. Nous applaudissons volontiers à leurs talents musicaux et artistiques en général; nous aimons leurs nombreux instruments de musique, leur art théâtral, avec sa mise en scène et ses vieilles légendes bien conventionnelles, leur soin jaloux à conserver un joli costume national, leur amour des bijoux, des pierres précieuses, portés par les pauvres, les enfants, les riches. L'heureuse insouciance du Siamois au nez plat, à la large bouche, aux lèvres épaisses, nous séduit; sa sincérité naturelle nous plaît!

Mais, ici commence le danger et la série des reproches.

(1) Pour l'étude des mœurs et coutumes, voir CAMPBELL, p. 125, J. HALKIN, *Le Siam*, dans *Revue sociale catholique*, 1903, et ALPH. POSKIN, *Une exécution capitale au Siam*, dans *Bulletin de la Société d'Etudes coloniales*, Bruxelles 1905.

Les Siamois sont grands joueurs; le jeu est une des plus grandes malédictions de cette contrée, tout comme pour la Chine. Indolence et jeu, tels sont, sans doute, les deux plus grands ennemis des progrès futurs. Les maisons de jeu sont tenues par des Chinois qui, pour ce privilège, paient de fortes sommes au gouvernement, et l'encouragement tacite ainsi donné au jeu est une des plus grandes flétrissures de l'administration.

Les Siamois aiment trop les fêtes, les réjouissances, les illuminations: ils ne se montrent actifs qu'en ces occasions!

« En fait, dit Campbell, la vie des Siamois est un long cycle de plaisirs, interrompu seulement par de courtes périodes de travail. Mais ils n'ont pas les cieux gris et froids, ni la morsure des vents, dans cet heureux climat où rien ne tempère la joie et ne jette la moindre ombre sur la scène brillante. »

L'introduction du dimanche européen commence à limiter les fêtes, mais à cette réforme il faut en joindre une autre, indispensable, la suppression des jeux ou leur sévère réglementation.

AVENIR DU SIAM

Remarquons encore que, tout en accordant à l'Européen une certaine admiration — exprimée ou non — mêlée de jalousie, l'Oriental s'imagine l'exploiter, et le blanc lui apparaît sûrement bien inférieur, lorsqu'il le considère travaillant ferme pour administrer, pour construire les chemins de fer et trafiquer de toutes choses pendant que lui-même paresse et s'amuse. Ce tempérament est caractéristique chez les Siamois, qui ne semblent guère avoir d'aptitude pour le commerce ou l'industrie; il y a peu d'espoir de les voir jamais suivre l'exemple des Japonais et devenir une nation mercantile. Excellents bateliers, ils forment de piètres marins, malgré leur grande étendue de côtes, et nous entrevoyons difficilement une bonne flotte desservie par des Siamois. Nous nous empressons, cependant, de faire une sérieuse restriction. Nous avons parlé déjà de la forte immigration chinoise au Siam. D'après le « Bangkok Directory », un quart des habitants est d'origine chinoise directe, donc entre 2 et 3 millions, puisque la population totale du pays serait environ de 9 millions d'habitants. Il estime de même qu'un tiers de Bangkok, dont la population serait de 1/2 million, est Chinois. L'immigration se fait par voie de Bangkok et des Etats Shans dans le Nord. A Bangkok arrivent chaque semaine, par steamers réguliers, de Hong-Kong et de Singapour, de nombreux natifs de ces villes et surtout de Haïnan. Or, il est prouvé que les Chinois sont capables d'un étonnant développement sous un gouvernement plus stable et parmi de meilleures conditions économiques que chez eux. Ils aiment les

grandes agglomérations, où ils deviennent bientôt les trafiquants les plus actifs: à Bangkok, les maisons de commerce sont tenues par eux — une ou deux seulement restent aux Européens. Les Chinois y vendent des marchandises anglaises et allemandes, des papiers chinois. Les jeux et loteries sont entre leurs mains. Ils fournissent la majorité des clercs et employés inférieurs des banques et maisons de commerce. Dans les villages côtiers de la péninsule malaise, le Chinois est un énergique pêcheur; à l'intérieur, il plante le poivre et cultive les légumes; il se fait mineur aux mines d'étain; dans les Etats Shans et Birmans, il monopolise le travail des mines de pierres précieuses, travail pour lequel il a un talent vraiment spécial. Nous le retrouvons encore domestique chez le résident européen, artisan, coolie.

Bref, la vie d'activité féconde, le mouvement des boutiques, des banques et de la navigation appartiennent aux Célestes; merveilleusement adaptés à la vie commerciale, ils forment, comme à Java, la classe sociale la plus riche. Venus seuls, sans femmes, — les Chinoises pures sont relativement peu nombreuses —, ils s'allient volontiers aux filles indigènes et s'installent définitivement dans leur nouvelle patrie; peu à peu, le Siam se chinoise. Les enfants issus de ces mariages, les « Lukchin », ont de sérieuses qualités des deux races: la vigueur, l'initiative et l'énergie des Chinois, mélangées à la douceur et à l'aimable tempérament du Siamois. Au bout de quelques générations ce caractère nouveau se répandra; ainsi le faible, l'apathique Siamois aura dans son sang un peu de la force de son voisin. Ces heureux effets se font d'abord et surtout sentir dans les classes inférieures, mais ils s'étendront bien vite à la haute société. Car, dans tout le S.-E. de l'Asie, le Chinois se répand, avec sa force et sa vitalité indiscutables, son aptitude au travail, sa puissance d'endurance, qui le mettent à la tête des peuples de ces régions. Son influence au Siam ne sera-t-elle pas bientôt

prépondérante, et de la fusion des deux peuples ne sortira-t-il pas une nation nouvelle, aux aptitudes étonnantes, guidées par les réformes que le gouvernement réalise pour l'éducation de ses sujets?

Jusqu'ici le côté intellectuel de la civilisation siamoise n'a pas été élevé à un haut degré de développement. La littérature, pratiquement, ne conduit à rien, écrite en Pali, langue sacrée des bouddhistes du Sud. Il doit être admis que dans la sphère de l'achèvement intellectuel, dans les progrès scientifiques et inventions, en littérature et philosophie, et même, avec quelque réserve, en art, la civilisation siamoise n'a rien produit. Non pas que certains individus n'aient eu l'amour de l'étude et de la science, comme, par exemple, le dernier roi et son frère. Mais le développement intellectuel n'a eu comme but que le raffinement des relations sociales, purement conventionnelles, quoique toujours courtoises et charmantes. Et puis, l'absence de littérature nationale a eu pour conséquence le manque de goût pour les livres. Aussi peu de laïques semblent avoir montré une grande aptitude ou une inclinaison pour l'étude. Cette situation fait penser à l'étudiant japonais, qui est comme la vivante synthèse de l'évolution de l'Empire du Soleil-Levant.

Les dirigeants, au Japon, ont orienté les méthodes d'enseignement vers le côté pratique, et la perfection de l'installation, de l'outillage, à l'Université de Tokio, par exemple, encourage précieusement l'initiative personnelle. Il n'en est pas encore ainsi au Siam. Au lieu d'être purement utilitaire, vraiment pratique, l'enseignement ne vise qu'à fournir aux départements gouvernementaux des jeunes gens qui ont, cependant, l'intelligence nécessaire à l'étude des sciences physiques, mécaniques; qui auraient pu faire d'excellents ingénieurs, manufacturiers, commerçants, artisans, artistes. Et puisque le Siam et les Siamois veulent suivre le mouvement de progrès général en Extrême-Orient, ils doivent songer à se débarrasser dans un certain

avenir des Européens, Chinois et Japonais, en tant que aides indispensables et exploitants. Pourquoi les Siamois ne seraient-ils pas leurs propres ingénieurs, cultivateurs du sol, fournisseurs de coton, comme l'Inde, fabricants d'ombrelles et d'allumettes à l'exemple des Chinois et Japonais? Le développement de leur goût naturellement artistique permettrait l'introduction d'une foule d'industries dont les matières premières sont répandues à profusion dans et sur leur sol, et dont les produits se vendraient facilement en Chine, Japon et Indo-Chine. Le gouvernement vient toutefois d'introduire dans ce but l'enseignement manuel et artistique dans ses écoles; il a compris qu'il devait exciter le goût du peuple pour les travaux manuels, de plus en plus délaissés, au Siam comme dans la plupart des pays de l'Europe occidentale. D'autre part, les établissements actuels à Bangkok — trois écoles gouvernementales et une école anglo-siamoise, dans lesquelles les professeurs sont Anglais et l'enseignement analogue à celui des classes primaires supérieures anglaises, mais comportant l'étude étendue des langues étrangères, notamment la langue anglaise —, ces établissements, disons-nous, formeront sans doute bientôt l'embryon d'une Université. Il est à présumer que l'enseignement de la médecine, entr'autres, arriverait vite à de beaux résultats, car déjà maintenant les médecins siamois se distinguent, avec leurs moyens empiriques, dans les traitements des maladies locales, des cas de fièvre et de dyssenterie. Cette Université allégerait d'ailleurs les lourds sacrifices que le gouvernement s'impose pour envoyer des jeunes gens faire des études en Europe — et cela sans grand profit. En effet, envoyés trop jeunes en Europe, ces jeunes gens n'ont pas un but bien arrêté, une destination bien connue lors de leur rentrée au Siam; impossible donc, le plus souvent, de déterminer le sens spécial dans lequel leurs études devraient être dirigées. Les Japonais font tout autrement, et ils continuent même

d'envoyer au dehors ceux qu'ils destinent à jouer un rôle directeur chez eux. Ils entretiennent des officiers, des ingénieurs, des étudiants de tout genre dans toutes les puissances occidentales.

Enfin, il faudrait au Siam une école professionnelle, technique, qui rendrait bientôt des services sérieux, ce pays étant appelé à jouer un certain rôle économique, sans devoir exclusivement dépendre des étrangers qui accaparent tout le commerce, les quelques manufactures, la direction de tous les travaux à bénéfices en un mot. Non pas que le Siam soit près de passer de la période agricole à celle de l'industrie. Mais la technique n'a-t-elle rien à voir avec le développement de l'agriculture même? Une école agricole, semblable à notre Institut de Gembloux, serait précieuse au plus haut point; elle prouverait aux Siamois qu'ils peuvent tirer des trésors de leur merveilleux sol en appliquant des procédés de culture modernes, en perfectionnant leur outillage, en introduisant de nouveaux produits. Déjà, par suite de la soudaine apparition de nombreux métiers à tisser en Chine et au Japon, la raréfaction de matière première se fait sentir en Extrême-Orient; le mûrier et le cotonnier sont des plantes dont la culture doit être encouragée plus que jamais.

Ici apparaissent dans toute leur importance les conseils de M. P. Leroy-Beaulieu: créer ou perfectionner les moyens de transport, modifier en les améliorant les procédés de production employés, enfin, exploiter des richesses que les indigènes laissaient dormir.

Nous avons examiné les conditions de transport au Siam, nous avons vu l'appoint qu'apportent déjà aux voies navigables les 557 kilomètres de chemins de fer, absolument siamois. Nous savons que le gouvernement veut persévérer dans cette voie avec énergie, conscient que, au Siam comme ailleurs, les chemins de fer sont les meilleurs missionnaires de la civilisation. Leur construction est demandée par tous; elle fournit du travail à une foule de coolies, et comme les voies ferrées ne suivent pas précisément le tracé des routes, ni la rive des cours d'eau, leur concurrence ne se fait pas immédiatement sentir, l'industrie si active du transport n'en souffre pas directement. Toutefois, un certain doigté s'impose pour adapter nos innovations occidentales à l'usage des pays d'Extrême-Orient, où les transactions habituelles se règlent par des sommes si infimes. C'est un des grands talents des Japonais d'avoir su résoudre ce problème; leurs tarifs de chemins de fer sont infiniment réduits: 1 1/2 centime par kilomètre en troisième, 2 1/2 fois moins qu'en Belgique; leurs tarifs postaux également: 5 centimes pour les lettres, 2 1/2 centimes pour les cartes postales. Il est à espérer qu'au Siam, à l'exemple de ce qui se passe au Japon, les procédés d'exploitation permettront d'appliquer des tarifs avantageux pour le transport des voyageurs et marchandises.

Comment, d'autre part, améliorer les procédés de production? Quelles sont, avant tout, ces productions? Nous avons vu que, au point de vue agricole, le riz et le teck constituaient les principales ressources dans les plaines et les montagnes. Les lois de 1895, relatives à l'exploitation des forêts, ont réglementé la coupe des bois de teck. Les travaux d'hydraulique projetés: distributions d'eau, creusement de canaux, amélioration du régime des rivières, permettront la mise en culture de milliers d'hectares nouveaux. C'est là un point essentiel, car, pour longtemps encore, la culture sera la base des principales ressources du Siam. On pourrait même dire que la culture procure, dans les pays les plus civilisés et les plus industriels, les moyens d'existence les plus réguliers, les plus sûrs. N'en avons-nous pas la meilleure preuve en Belgique, où 3 millions de personnes vivent de l'agriculture?

L'exploitation intelligente du sol fournira d'ailleurs la matière première à toutes les industries futures au Siam.

Les cultures industrielles du mûrier, du coton, du thé et du tabac, doivent être développées à côté de la grande culture vivrière du riz. Celle-ci est trop exclusive à peu près partout, et l'agriculteur devrait connaître les grands avantages que procure la variété des productions. Ainsi la sériculture, très florissante au XVIII[e] siècle, est presque abandonnée; à peine un millier de kilogrammes y étaient-ils produits dans ces dernières années.

Et que d'industries nouvelles à créer dans un tel pays, où la main-d'œuvre ne manquerait pas! La fabrication de porcelaines et de poteries, de nattes et de paillassons, de papier, de soieries, de filés de coton, serait bien facile à introduire et aurait des consommateurs certains. Les fabriques d'allumettes, de parapluies, de brosses, de brosses à dents et à ongles, permettraient d'employer beaucoup de femmes et d'enfants, de même qu'au Japon, où les salaires, d'abord excessivement minimes, n'ont pas tardé à s'élever.

D'autres industries pourraient exploiter des richesses jusqu'ici délaissées, comme les mines de fer, de pierres précieuses, de sel, et bien d'autres. C'est surtout à l'exploitation des mines que les Européens pourront s'adonner avec assurance de succès financiers et rénovateurs: elle entraînerait aussitôt la création d'industries nouvelles, métallurgiques surtout. Une étude géologique sérieuse est avant tout à entreprendre cependant, et par les soins du gouvernement, puisqu'il refuse toute concession aux étrangers. Mais qu'on lui offre des ressources, des capitaux! Que des pays paisibles, sans menaces pour le Siam, comme la Belgique et le Danemark, déjà en faveur à la cour de Bangkok, lui montrent comment les finances de l'Etat seraient les premières à en bénéficier!

Au Sud du Yang-tsé, d'immenses bassins houillers existent, qui donneront naissance, à n'en pas douter, à de grands centres métallurgiques. Le même fait se présente en plusieurs points de l'Inde anglaise, au Tonkin. Pourquoi ne

pas caresser l'espoir que le Siam aurait été partageant dans la distribution des formidables gisements houillers qui l'entourent? D'ailleurs, le pétrole, si précieux et si rare, le favorise déjà, à Chieng-Maï. Sans doute, son exploitation y est minime, mais pleine de promesses; et la présence du pétrole semble indiquer que les gisements houillers pourraient être bien proches. La Malaisie siamoise possède déjà ses charbonnages de Perlis.

Mais nous voilà une fois encore ramené au rôle du gouvernement dans la question de la mise en valeur d'une contrée. M. Kidd, dans *Control of the Tropics*, déclare qu'il ne fut jamais et ne sera jamais de bon gouvernement, dans le sens européen, exercé sous les tropiques par les natifs de ces régions, que les tropiques ne peuvent se développer par les natifs eux-mêmes. Pourtant, l'argument historique et la preuve des rares faits actuels, ne suffisent pas pour condamner tout effort nouveau d'un peuple désireux de s'affirmer. Ce peuple a fait preuve déjà de bonne volonté, a su vaincre la réaction du vieil esprit représenté par cette camarilla conservatrice qu'est la cour, bien orientale, du roi de Siam. Quand nous disons peuple, nous généralisons déjà, et il serait plus exact de dire le Roi. Son règne, depuis 1868, a été caractérisé par une intelligente et libérale clairvoyance. Seulement, un Roi qui se heurte souvent à la timidité de ses ministres, à la routine et au manque de persévérance, suffit-il pour effectuer la régénération d'un peuple entier? La rénovation doit finalement venir des Siamois eux-mêmes, non de l'extérieur. En sont-ils capables? C'est là une question qui est en liaison avec des considérations plus complexes que l'analyse d'un individu isolé, fût-il le Roi.

Il faut bien admettre, toutefois, que les changements qui ont été faits dans ce pays pendant ces dernières années ont dépassé les espérances de ses plus chauvins admirateurs.

Pourtant, jusqu'ici, l'adviser a eu à vaincre de la part des Siamois la « remise à plus tard » de tout bon Oriental,

l'obstruction même de beaucoup d'entre eux, non partisans des méthodes conseillées par les Européens. Leur imagination a bien été frappée de la splendeur, de la prospérité des nations occidentales, mais peu d'entre eux ont la perception nette des éléments moraux, intellectuels et matériels qui concourent à cette grande œuvre. Et si le Roi, plus intelligent que la plupart de ses sujets, s'est rendu compte que le Siam, pour sauver son indépendance, doit persévérer dans la voie des réformes, il a reconnu déjà que certains abus se sont produits dans ce sens et qu'il était contraire aux intérêts de son pays de les tolérer plus longtemps. En outre, le peu de Siamois qui soient vraiment satisfaits des services rendus à leur gouvernement par les Européens ne permettraient pas à ceux-ci d'y prendre trop d'autorité; ils marquent nettement leur désir de se débarrasser de ceux qui, par une longue expérience, se sont rendus maîtres de la situation. Ils sentent que, malgré le traité de 1896 garantissant la neutralité du bassin du Ménam, et la quiétude relative des dernières années, la position du Siam est précaire. Il est dangereux d'être l'unique exception à une règle devenue si générale: la disparition de l'indépendance de toutes les nations tropicales dans l'Est.

Eux aussi connaissent les fameuses paroles de Lord Milner, à propos de l'Egypte: « L'habileté de l'Européen n'est rien sans l'autorité de l'Européen ». Leur fatalisme ne les empêche pas d'être, à leur façon, très jaloux de leur pouvoir, et ils prétendent, avec raison, ne pas s'en laisser enlever la moindre parcelle. Aussi l'Angleterre, au Siam plus qu'ailleurs, avance-t-elle prudemment, évitant de jamais faire « perdre la face », gagnant les princes par de larges listes civiles, le peuple par l'exemple d'un régime très libéral: respect de la religion, de la langue, des mœurs, des coutumes, appliqué en Birmanie et dans les Etats malais. Ne faisait-elle pas répondre dernièrement aux journaux qui

avaient annoncé la signature d'une convention avec le Siam relative à Kélantan: « L'administration de Kélantan n'est pas entre les mains des Anglais: c'est le roi de Siam qui choisit les fonctionnaires avec l'approbation de l'Angleterre. Il n'y a pas de garnison anglaise à Kélantan, mais quelques soldats de l'Inde anglaise qui y sont employés comme gardes du corps du sultan et des rajahs... ». Mais elle fait publier aussi que l'heureuse fédération malaise pourvoit à toutes ses dépenses, qu'elle n'a pas de dettes et qu'elle a construit, en quelques années, des routes et 585 kilm. de voies ferrées, qui donnent un rendement de 9 % du capital engagé.

Quels arguments pour persuader les Siamois que, seule, la Grande Bretagne peut réellement leur servir d'aide pour se gouverner et progresser; que, grâce à elle, de vastes richesses seront, au grand profit du Siam, exploitées, facilement absorbées par les nations des régions tempérées dont les besoins sont énormes et dépassent les ressources fournies par leur sol. Les Anglais expliquent encore, sans doute, que l'ardeur du soleil ne permet pas l'acclimatement de l'homme blanc et que le Siam n'a pas à craindre d'invasion, comme au Canada et en Australie, mais ne pourrait que profiter d'une administration habile, comme aux Indes. Ils diront même qu'ils ont tout intérêt à ce que le Siam reste indépendant, puisqu'ils y trouvent des ports ouverts, un marché ouvert. Et tous ces discours atténuent l'effet d'une installation progressive.

Tant de raisons parviendront-elles à éblouir les dirigeants siamois? Les flancs pressés par les Anglais et les Français, les Allemands (1) faisant tache d'huile à l'intérieur,

(1) L'Allemagne poursuit, au Siam comme ailleurs, sa politique spéciale: Expansion par le commerce et le protectorat religieux. Que le Siam prenne garde aux missions allemandes: missions religieuses, missions commerciales!

tout comme au Maroc, — précieuse leçon pour les petits peuples —, comment le Siam se soustraira-t-il à de si puissantes compétitions?

Les événements actuels en Extrême-Orient vont singulièrement l'aider...

Nous sommes loin de l'époque où la Russie, l'Allemagne, la France, donnaient au Mikado le « conseil amical » d'évacuer le Liao-Toung, de renoncer aux avantages conquis en Mandchourie et en Corée, lors de la guerre de Chine. Et qui donc pourrait, à l'heure actuelle, lui défendre d'entretenir et de développer de bonnes relations avec le roi de Siam?

Sous l'ardent soleil des tropiques va se développer avec rapidité le ferment nouveau : « L'Asie aux Jaunes. » Le sujet de transport, l'actif Japonais, aura vite fait de le répandre partout et, moins dédaigneux que d'autres à l'égard des Chinois, s'en servira à son profit.

La lutte sera d'abord économique. La productivité du Japon saura se passer des importations anglaises, peut-être trouver dans l'Inde un exutoire en plus. Le cabotage allemand sera supplanté par la puissance nouvelle, opérant chez-elle.

Le marché de l'Extrême-Orient lui appartient : Voyageurs, commerçants, ingénieurs, se sont répandus dans toute la Chine, se sont insinués jusque dans les provinces les plus reculées; ils ont étudié, inventorié, supputé les richesses de l'Empire du Milieu et cherché les moyens d'en tirer parti. Ils viennent d'envahir l'Indo-Chine, et le Siam n'a guère de secrets pour eux. Ils sauront, en temps voulu, y multiplier les usines, leur fournir l'abondante et si peu coûteuse main-d'œuvre chinoise. Les ingénieurs japonais ne manquent pas, ils pousseront rapidement la construction des chemins de fer qui, plongeant dans le Tonkin, le Yunnan, le Kouang-Si, déverseront au Sud les produits de ces futurs centres producteurs. Ce sera la ruine des

voies anglaises, terrestres et maritimes. Cependant ne perdons pas de vue que la guerre récente va arrêter pour un temps l'essor vigoureux du Japon vers le Sud. On pourrait même se demander si, malgré tout, il pourra pénétrer assez à temps au Siam pour en écarter les Anglais. Mais ceux-ci vont devoir concentrer leurs efforts vers l'Ouest, vers l'Afghanistan, car la Russie ayant perdu Port-Arthur, ne tardera pas à se retourner vers la Perse.

Il est de toute importance pour le Japon de se prodiguer au Siam. Grâce à lui, nous croyons possible le but des « Jaunes » : relier la Chine au Siam, puis à l'océan Indien par l'isthme de Kra. Grâce à lui le Siam conservera son indépendance. Plus que jamais le progrès pénétrera au Siam à la suite du Nippon. Ses conseils seront écoutés et exécutés avec entrain peut-être; organisateur de premier ordre, il saura se servir des aptitudes des Siamois, des Chinois, des Lukchins, des Malais, pour donner une vive impulsion aux réformes administratives que les Européens arrivent difficilement à faire admettre. Le Japonais saura faire accepter ce qu'on leur refuse par méfiance. Il vient de créer une légation à Bangkok et d'y installer un musée commercial qui fait merveille. Bientôt nous verrons s'ouvrir une ligne de navigation entre le Japon et Bangkok.

Le Siam se transformant en un Etat organisé à la moderne, armé à la japonaise, doté d'une bonne flotte, muni des outils perfectionnés qui lui permettront d'exploiter lui-même ses mines et ses ressources de toutes sortes, voilà un programme dont la réalisation n'est pas lointaine.

A côté de l'or anglais, les capitaux français trouvent là une superbe occasion de rallier des sympathies à la France, d'accroître son influence en Indo-Chine.

La Belgique peut certes y prendre une part active; elle n'a pas à craindre de voir ses offres dédaignées, parce qu'elles ne serviront jamais de prétexte à une main-mise politique. Nos industriels devraient, à l'exemple des Japonais et des Amé-

ricains, entretenir au Siam des résidents qui étudieraient sur place les modifications à apporter à certains produits, aux modes d'emballage, aux genres de recouvrements; qui les renseigneraient sur les marchés à préparer et tiendraient, dans les principales places, des succursales de nos maisons. Là-bas, il ne faut ni catalogues, ni prix-courants, ni courtiers étrangers; il faut des échantillons, des influences, des initiatives, des Belges surtout. N'est-ce pas en procédant ainsi, qu'en 1905, les usines Cockerill ont emporté la fourniture de plusieurs milliers de tonnes de rails?

Les industriels et les capitalistes s'engageront d'ailleurs dans des affaires sûres, en ce pays fort connu des Belges, où ceux-ci ont en outre acquis, en réorganisant la justice, la réputation d'hommes intègres et les profondes sympathies des populations.

Travaux du Séminaire de Géographie de l'Université de Liége (Faculté des Sciences).

Fascicule I. La géographie dans l'enseignement moyen, par F. Kraentzel.

» II. Le Maroc. Etude de géographie politique, par C. Bihot.

» III. La Géographie à l'Exposition universelle de Liége, par F. Kraentzel.

» IV. Le Canal de Panama, par F. Kraentzel.

» V. Le Siam. Etude de géographie politique, par E. Robert.

En préparation :

Fascicule VI L'enseignement des projections cartographiques, par C. Duchesne.